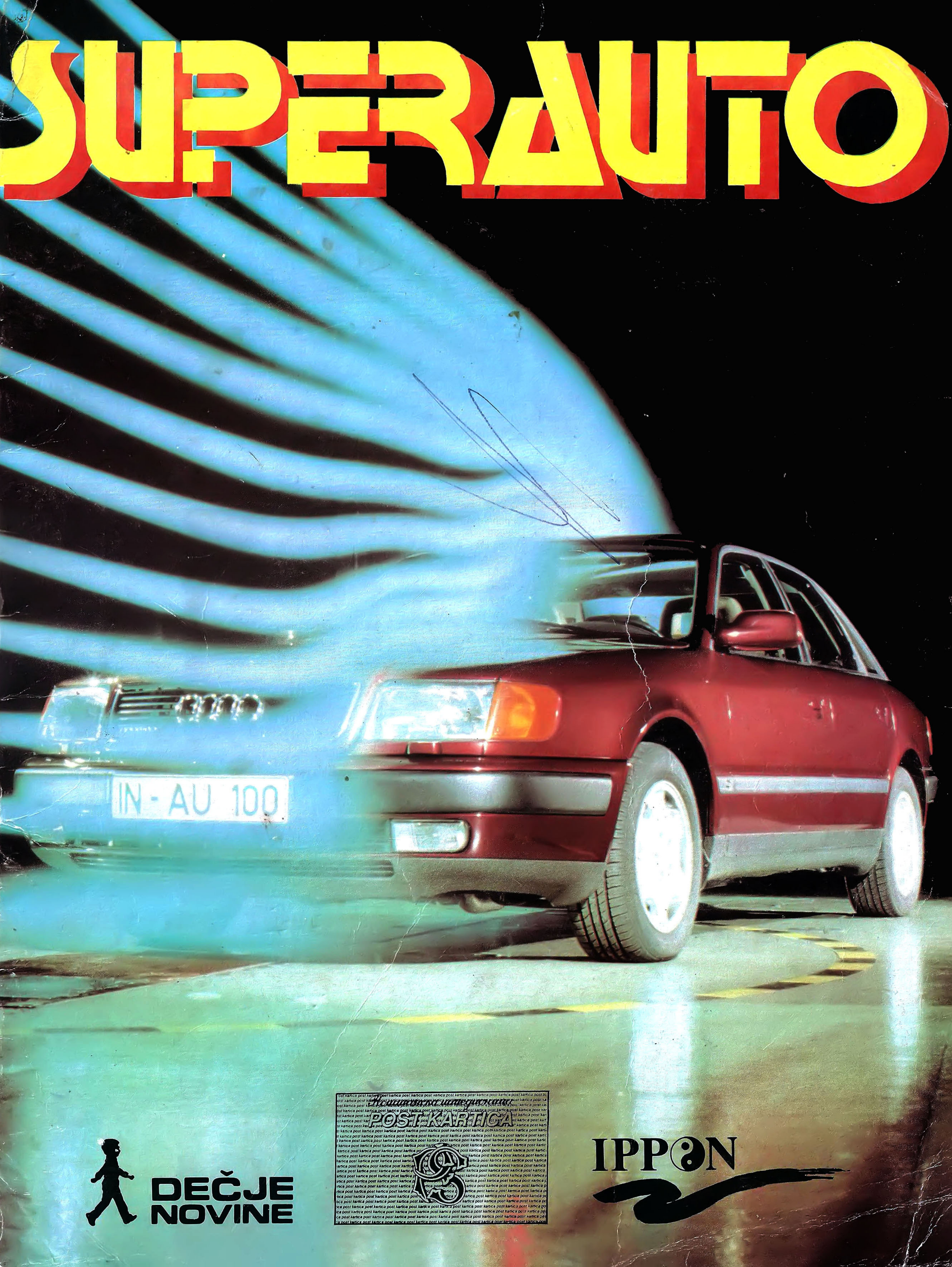
# SUPERAUTO



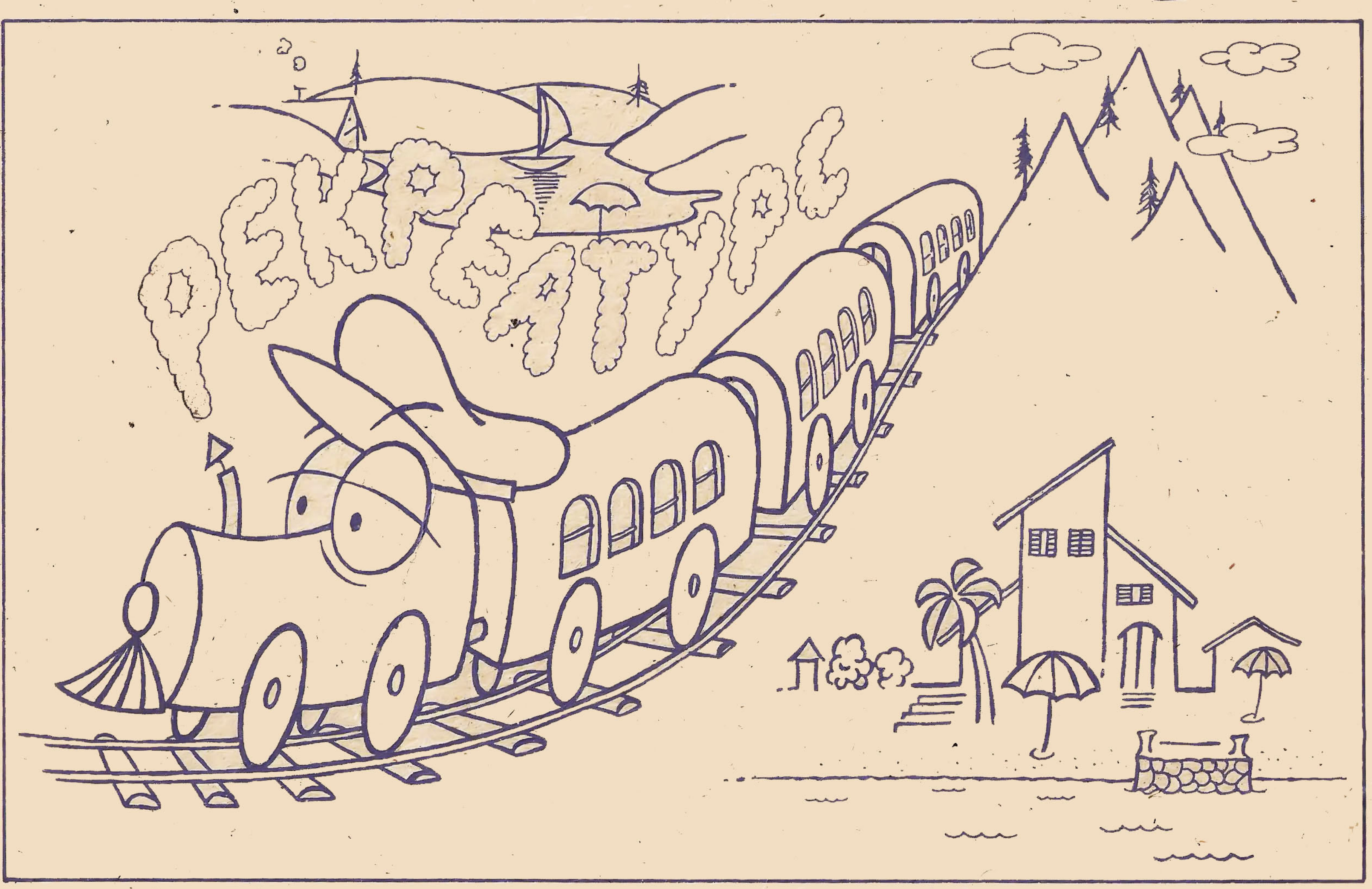


DEČJE NOVINE

POST KARTICA

IPPON

RECREATOURS




MAŠTOM SMO ODAVNO STIGLI
DO FANTASTIČNE ZEMLJE »OZ«
SAD POGLEDAJMO GDE SVE VODI
»REKREATURS«
I NJEGOV VESELI VOZ!

REKREATURS, 11000 BEOGRAD, Ul. Gavrila Principa 75
Telefoni:
011/685-726 685-169 686-844 657-246
telefaks:
011/641-096

RECREATOURS

*Jaguar XJ 13* 320

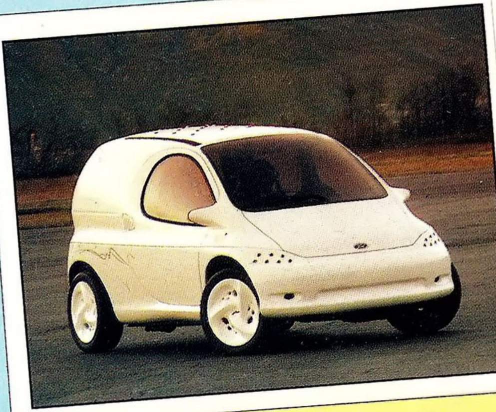
# KOJA MU JE BRZINA?

*Phuuu! Koliko li ovaj šišaaa!? To je prvo pitanje koje postavljaju deca. Mnogi odrasli imaju u sebi nečeg dečjeg, zato i oni postavljaju isto pitanje. Naravno, važno je da automobil lepo izgleda i da je udoban, međutim, još je od veće važnosti ako ne postoji mogućnost da se on pokvari nasred puta. Ipak, vožnja automobilom je pravo čuto, pa što on brže juri, to je bolje.*

*Da li je baš tako? U tom slučaju bi najbolji bio* **Chevrolet Corvette Sledgehammer** *(ševrolet) koji se pojavljuje na kraju našeg albuma. Najveća njegova brzina iznosi 408 kilometara na sat! Da li baš u toku čitavog sata ovaj automobil »juri« brzinom od 408 kilometara? Pitanje je na mestu... Jedanput, davno, u jednom trenutku, automobil je na specijalnoj pisti dostigao tu brzinu, međutim, samo taj put je bio opremljen specijalnim gumama, a za volanom je sedeo profesionalni vozač. Svako drugi, ko bi kupio taj auto, mogao bi da bude srećan kad bi s vremena na vreme uspeo da postigne brzinu od dvesta kilometara na sat. Ispostavlja se da je na ulici ili autoputu čak i takva brzina ponekad vrlo opasna!*

*Dakle, šta je vrednije: jedan ovakav* **Chevrolet** *dvosed ili po jedan jugo za sto porodica (za istu sumu novca)? Ne pokušavamo da odgovorimo, pomislimo samo o tome da je brzina vrlo važna, međutim, ona nije sve!*

*Koliko ovaj briše? Deca s priljubljenim nosićima na automobilsko staklo gledaju u unutrašnjost auta, upirući pogled na brzinomer. I ne osećaju da su prevarena. A tamo je uvek zapisano više nego što iznosi stvarna maksimalna brzina koju razvija automobil. Brzina se meri na pravom, ravnom putu, u vreme kad nema vetra. Uostalom, na nizbrdicama ili sa vetrom koji duva u leđa brzina se još i povećava. Događa se da se neki tip automobila prodaje sa različitim motorima i, naravno, najbrži je onaj auto koji ima najsnažniji motor. Kako bi se uštedelo sve verzije dobijaju isti brzinomer. Naravno, uzima se u obzir, što lepa, zaokružena cifra deluje na sve – čak i odrasli su u suštini deca! Ne verujemo zato ciframa na brzinomeru, verujmo albumu Superauto, u njemu su predstavljeni podaci tačni.*



*Ford Ghia* 195

## km/h

| | |
|---|---|
| Adler Trumpf- Junior-Sport | 105 |
| Fiat 500 | 106 |
| Citroën 2 CV | 110 |
| Subaru Libero | 120 |
| Volkswagen 1.3 | 124 |
| Fiat 126 | 124 |
| Fiat Panda 4×4 Sisley | 125 |
| Seat Marbella | 130 |
| Lada Niva | 132 |
| Suzuki Alto GL | 133 |
| Horch 853 | 135 |
| Daihatsu Cuore | 135 |
| Suzuki Samurai | 135 |
| Jeep Wrangler | 137 |
| Toyota Landcruiser | 137 |
| Fiat Panda 1000 i.e. | 140 |
| Suzuki Vitara | 144 |
| Mitsubishi Pajero | 145 |
| Maybach 12 | 145 |
| Fiat Uno 45 Super i.e. Kat | 145 |
| Morris Mini Cooper | 148 |
| Lada Samara 1500 S | 148 |
| Subaru Legacy Super Station | 148 |
| Mercedes 230 GE | 149 |
| Ford Fiesta 1.1 C | 149 |
| Volkswagen Caravelle syncro | 150 |
| Subaru Justy | 150 |
| Mazda 121 LX | 150 |
| Lancia Y 10 | 151 |
| Nissan Micra Topic | 151 |
| Mitsubishi Lancer Allrad | 151 |
| Volkswagen Polo Fox | 153 |
| Opel Corsa Swing | 155 |
| Nissan Vanette | 156 |
| Toyota Starlet 1.3 | 158 |
| Renault 5 Campus | 158 |
| Chrysler Voyager | 159 |
| Opel Kadett LS | 160 |
| Ford Aerostar | 160 |
| Dodge Caravan | 160 |
| Mitsubishi Lancer Combi | 160 |
| Mazda 323 4 WD | 160 |
| GM Impact Electrocar | 160 |
| Seat Malaga | 162 |
| Honda S 800 | 162 |
| Toyota 4 Runner | 165 |
| Mitsubishi Lancer | 165 |
| Toyota Corolla Combi | 165 |
| Volvo 340 | 165 |
| Fiat Uno 75 i.e. Kat | 170 |
| Fiat Uno 75 SX | 170 |
| Suzuki Swift 1.3 GL | 170 |
| Nissan Prairie Pro SLX | 170 |
| Toyota Tercel | 170 |
| Mitsubishi Space Wagon | 170 |
| Mazda 323 Sedan 1.6i | 172 |
| Honda Shuttle | 172 |
| Volkswagen Golf Cabrio | 173 |
| Hyundai S Coupe | 175 |
| Seat Ibiza 1.5i GLX | 175 |
| Lancia Delta 1.6 i.e. | 175 |
| Volvo 240 GL Combi | 175 |
| Volvo 740 GLE | 175 |
| Renault Clio | 175 |
| Toyota Previa XL | 175 |
| Citroën AX GT | 176 |
| Chevrolet Beretta | 177 |
| Fiat Tipo DGT 1600 i.e. | 178 |
| Renault Espace GTXi | 178 |
| Ford Probe LX | 180 |
| Toyota Camry Combi | 180 |
| Volvo 440 GL | 180 |
| Cadillac Fleetwood | 180 |
| Peugeot 405 SRD Turbo | 180 |
| Packard Super 8 | 180 |
| Bugatti 57 SC | 180 |
| Bugatti Royale C | 180 |
| Mercedes Benz 500K | 180 |
| Panther Kallista 2.9i | 180 |
| Lancia Aurelia | 180 |
| Renault 19 TXE Chamade | 183 |
| Ford Escort XR 3i | 184 |
| Donkervoort Super 8 | 184 |
| Pikes Peak Golf | 184 |
| Alfa Romeo Spider 2.0i | 185 |
| Ford Taurus Wagon 3.0i V6 | 185 |
| Renault 21 Nevada | 186 |
| Opel Astra | 186 |
| Opel Corsa GSi | 186 |
| Audi 100 2.0E | 190 |
| Volvo 480 ES | 190 |
| Honda Civic 1.6 | 190 |
| Audi Cabrio | 190 |
| Buick Elektra Park Avenue | 190 |
| Caterham Super 7 | 190 |
| Lancia Thema 2.0 i.e. | 190 |
| Fiat Tempra 2.0 i.e. | 190 |
| Mazda 323 4WD | 190 |
| Fiat Croma i.e. Kat | 190 |
| Fiat Uno Turbo i.e. Kat | 190 |
| Pontiac Boneville | 190 |
| Cadillac V8 | 190 |
| Peugeot 205 Rallye | 191 |
| Mitsubishi Sapporo | 191 |
| Citroën XM | 192 |
| Peugeot 405 Break GRIX4 | 192 |
| Subaru Legacy 2.2 4WD | 192 |
| Ford Fiesta XR 2i | 192 |
| Citroën DS 23 | 193 |
| Mazda 626 Coupe | 193 |
| Triumph TR 6 | 194 |
| Ford Ghia | 195 |
| Cadillac Eldorado STS | 195 |
| Opel Kadett Cabriolet | 195 |
| Fiat Croma Turbo Diesel | 195 |
| BMW 320i Cabrio | 195 |
| Opel Kadett GT | 195 |
| Mitsubishi Colt GTI 16V | 195 |
| Opel Kadett 2.0 | 195 |
| Renault Alpine A | 195 |
| Volkswagen Jetta | 196 |
| Audi 80 | 196 |
| Pontiac Grand Prix | 196 |
| Mercedes 220 | 197 |
| Ford Thunderbird | 197 |
| Opel Vectra GLS | 198 |
| Volkswagen Passat Variant | 199 |
| Nissan Sunny | 200 |
| Subaru XT 1800 Turbo | 200 |
| Audi 100 TDI | 200 |
| Volkswagen Golf GTI 16V | 200 |
| Lancia Dedra 2.0 i.e. | 200 |
| Mazda MX–5 Miata | 200 |
| Bugatti 43 | 200 |
| Volkswagen Scirocco | 200 |
| Fiat Abarth | 200 |
| Alfa Romeo 8C | 200 |
| Mitsubishi Lancer GTI 16V | 200 |
| Nissan Sunny Coupe GTI | 200 |
| Lamborghini LM–002 | 201 |
| Peugeot 205 | 202 |
| Alfa 33 16V | 203 |
| Morgan Plus 8 | 204 |
| Honda Prelude | 204 |
| Peugeot 405 Mi 16×4 | 205 |
| Alfa Romeo Quadrofoglio | 205 |
| Mazda 929 | 205 |
| Cadillac Allante | 205 |
| Buick Reatta | 205 |
| Honda CRX | 205 |
| Aston Martin DB3 | 205 |
| Toyota 2000.GT | 206 |
| Volkswagen Passat | 206 |
| Mitsubishi Galant | 207 |
| Renault 25 | 208 |
| Rolls-Royce Silver Spirit | 208 |
| Ford Mustang GT Cabrio | 211 |
| Mercedes 190 E 2.6 | 212 |
| Honda Accord | 212 |
| Lancia Station Wagon | 212 |
| BMW 325i | 213 |
| Volkswagen Golf Rallye | 213 |
| Honda Legend | 213 |
| Citroën BX 16V | 213 |
| BMW Touring | 214 |
| Alfa 75 3.0 V6 Quadro | 215 |
| KML-Golf | 215 |
| Mitsubishi Starion | 215 |
| Mitsubishi Galant 4WD | 215 |
| BMW MS 325i Cabrio | 216 |
| Reliant Scimitar | 217 |
| Opel Vectra 2000 4×4 | 217 |
| Toyota Celica | 219 |
| Opel Caravan 3.0 | 220 |
| Audi 90 | 220 |
| Nissan 200 SX | 220 |
| Opel Calibra | 220 |
| Lancia Delta Integrale | 220 |
| Volkswagen Golf GTI 60 | 220 |
| Lotus Elan SE | 220 |
| Toyota Celica 4WD | 223 |
| Volkswagen Corrado | 225 |
| Opel Senator CD | 225 |
| BMW Z1 | 225 |
| Jaguar 4.0 | 225 |
| Volkswagen Golf Vanetta | 225 |
| BMW M3 Folger | 225 |
| BMW 530i | 227 |
| Mercedes 190 Evolution II | 229 |
| Mercedes 300 TE | 230 |
| Mercedes 500 SEL | 230 |
| Mazda RX–7 Coupe | 230 |
| Nissan 300 ZX Turbo | 230 |
| BMW 525i | 230 |
| BMW M3 Kat Cabrio | 230 |
| Lancia Thema 8.32 Kat | 234 |
| Peugeot 605 | 235 |
| Audi V8 | 235 |
| Ford Mustang GT 5.0 | 236 |
| Mercedes 300 | 237 |
| Audi 200 Avant Quattro 20V | 238 |
| Toyota Lexus | 238 |
| Opel Omega 3000 | 240 |
| Porsche 944 S 2 | 240 |
| Austin Healey 3000 H–BT7 | 240 |
| Mercedes 560 SEC | 240 |
| Nissan MID–4 | 240 |
| Pontiac Firebird GTA | 241 |
| Panther Solo | 241 |
| Donkervoort D 10 | 242 |
| Renault Alpine V6 Turbo | 243 |
| Opel Omega 3000 24V | 244 |
| Toyota Supra | 245 |
| Alfa Romeo Zagato | 245 |
| Audi Coupe S2 | 248 |
| BMW 850i | 250 |
| Chevrolet Corvette | 250 |
| Aston Martin Virage | 250 |
| Mercedes 500 SL | 250 |
| Mercedes B 300 | 250 |
| Lotus Espirit Turbo | 254 |
| Opel Manta-Mantzel M 400 | 255 |
| BBR Cosworth-Sierra | 259 |
| Mitsubishi 3000 GT | 260 |
| Porsche 911 Carrera | 260 |
| Porsche Panamericana | 260 |
| Mercedes 300 SL | 260 |
| Isdera Imperator | 262 |
| Porsche Carrera 2 CUP | 270 |
| Honda NSX | 270 |
| Ford RS Cosworth | 270 |
| Ferrari 512 GT | 270 |
| Ford GT–40 | 270 |
| Pininfarina Mythos | 275 |
| Porsche 928 GT | 275 |
| Ferrari 348 tb | 280 |
| BMW Alpina Biturbo | 288 |
| Chevrolet Corvette ZR–1 | 290 |
| Lancia ECV–II | 290 |
| Lamborghini Countach | 295 |
| Mercedes Benz C–111 | 300 |
| Zender Fact–4 Biturbo | 300 |
| Yamaha Formel–1 | 300 |
| Dodge Viper | 300 |
| Franco Sbarro | 300 |
| Jaguar XJ–13 | 320 |
| Ferrari 365 GTB | 320 |
| Ferrari F 40 | 324 |
| Lamborghini Diablo | 325 |
| Mitsubishi HRS–II | 330 |
| Bugatti ID 90 | 345 |
| Jaguar XJ 220 | 350 |
| Nissan ZX Turbo | 360 |
| Mercedes C–112 | 400 |
| Callaway Sledgehammer | 408 |

0 50 100 150

# 105 – 135 km/h

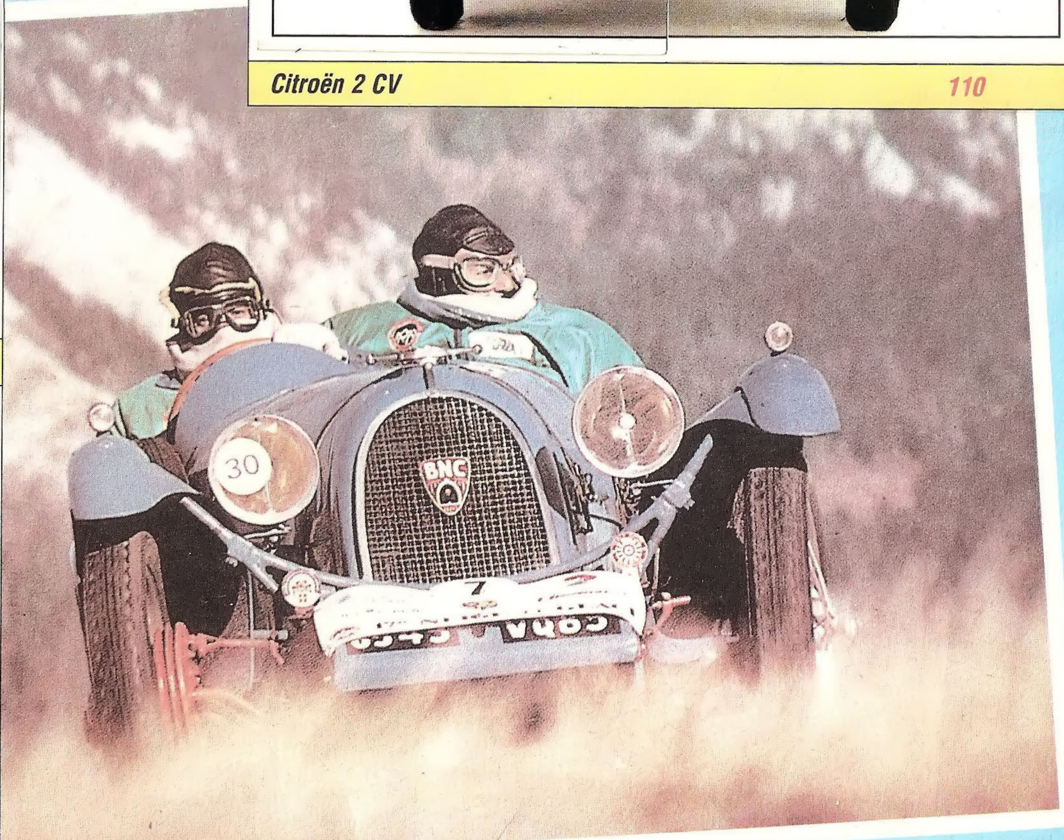
Adler Trumpf-Junior 105

Fiat 500 106

Fiat 126 124

VW 1.3 124

Citroën 2 CV 110




BNC 527 sport iz 1924. godine na reliju »Sneg i led« u francuskim Alpima 1990. godine

Većina automobila je vrlo slična, pa ih je vrlo teško razlikovati. Sve nas podseća na to, kao da pred našim očima defiluje čitava vojska . . . I naglo uočavamo automobil koji je drugačiji, koji poseduje nešto vlastito, i više od toga – automobil koji predstavlja individualnost! Pogledajmo, na primer, Citroën 2CV, kojeg od milošte zovu »pače«. On je kao ružno pače iz bajki, tako ružno, da svojom ružnoćom osvaja. Sve u njemu je isplanirano tako da bude najjevtinije. I pored toga »pače« je udoban automobil, ima platneni krov koji može potpuno da se otvori, dva para vrata, meka sedišta. Ne može se reći da je to brz automobil, jer on čak i kamion može preteći samo uz veliki napor, ali je pravo zadovoljstvo voziti se po sunčanom danu sa otvorenim krovom.

Individualnost predstavlja takođe i **Volkswagen,** a kod nas ga mnogo češće nazivamo »buba«. Volkswagen znači: automobil za narod. U toku nekoliko desetina godina proizvedeno je preko dvadeset miliona primeraka ovog auta. On je postao simbol solidnog rada i sigurnosti. Projektovao ga je isti čovek koji je stvorio i poznati sportski automobil – Ferdinand Porsche (Ferdinand Porše).

Ono što je za Nemce predstavljala »buba«, za Italijane je postao **Fiat 500** popularni topolino – prvi automobil mnogih, mnogih porodica. Taj mali i ne baš brz automobil opstaje, u pomalo modernizovanom obliku, do današnjih dana, od njega potiče i popularna »peglica« – **Poljski fiat 126** – koji dosta često srećemo.

Potrebno je izdvojiti još dva vrlo stara automobila, među kojima se **Adler Trumpf-Junior-Sport** izdvaja time, što u našem albumu, kad su brzine u pitanju, zauzima poslednje mesto. Taj starac ima prednju vuču i dostiže maksimalnu brzinu od 105 km/h. Pa, otkud u njegovom imenu reč »sport«? Otud, što je proizveden 1935. godine, što je opremljen gumama koje svojim oblikom podsećaju na viršle i što poseduje dosta primitivan sistem kočenja, pa je to otvoreno vozilo predstavljalo vrhunac neudobnosti i od para putnika zahtevalo ne malo iskustva i izdržljivosti. Drugi veteran **Horch 853** rodio se tri godine kasnije i predstavljao je pravo majstorstvo tadašnje nemačke industrije.

Subaru Libero 120

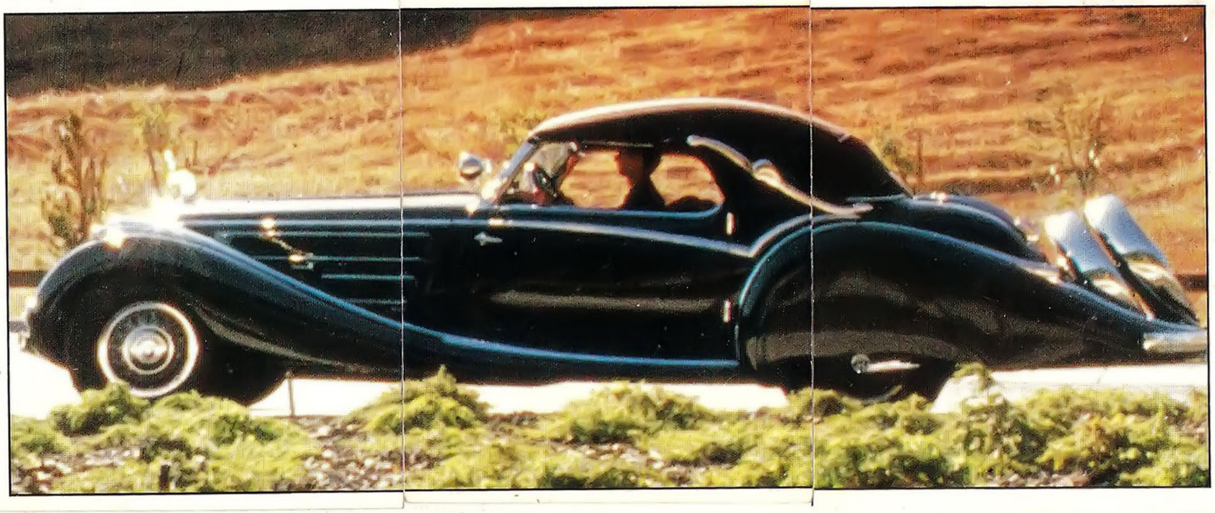
Lada Niva 132

Fiat Panda 4×4 125

Suzuki Alto GL 133

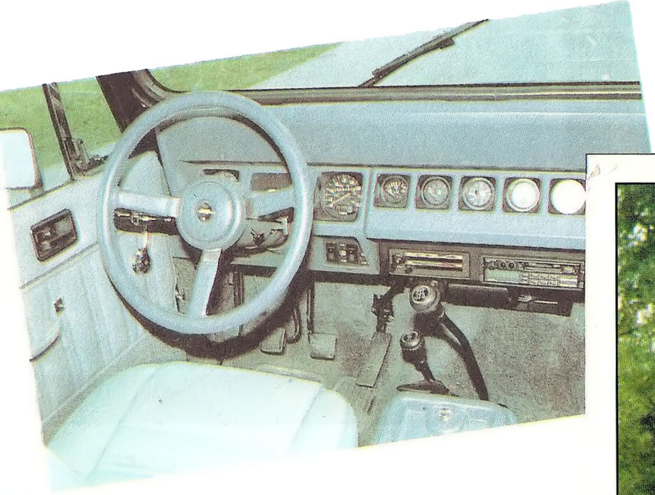
Seat Marbella 130

**Razvodna tabla**
*Horcha 853*



Horch 853 135

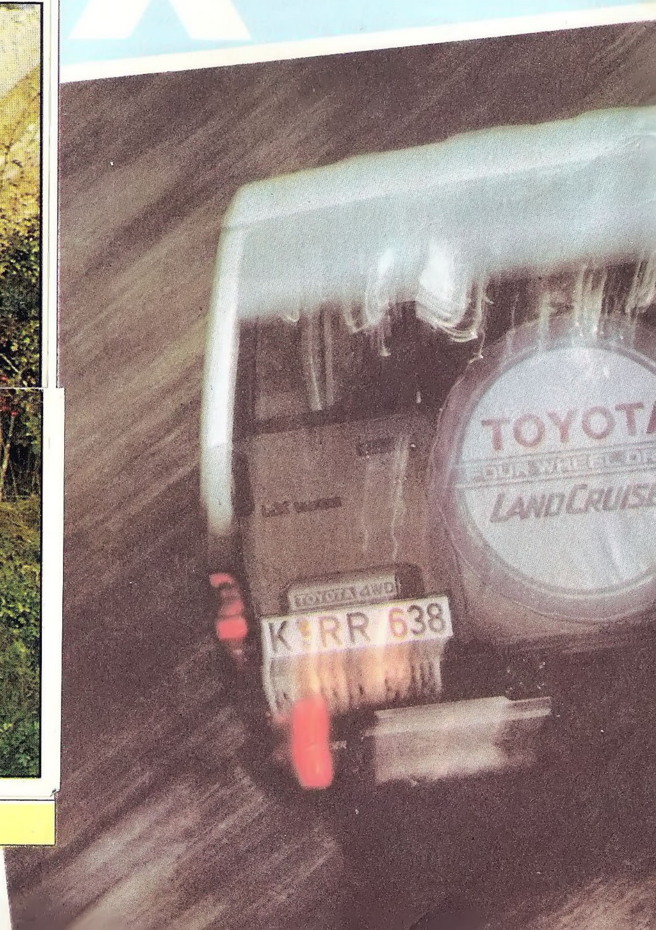
# 135 – 145 km/h



Jeep Wrangler 137

Da li je potrebno da vuča u automobilu bude prednja ili zadnja? Ako je neko pokušavao da se nekada popne na strmu, klizavu planinsku padinu, uverio se da je do cilja u tom slučaju moguće doći samo četvoronoške, zato on zna pravi odgovor na naše pitanje: najbolja je vuča na sva četiri točka! Terenska vozila koja se drmusaju po raznim bespućima imaju bez izuzetaka vuču na četiri točka, slična situacija je, uostalom, i kod mnogih putničkih automobila. Takvom automobilu nisu pretnja blatnjavi šumski putevi niti snegom zavejane staze. Zašto onda nisu svi automobili tako opremljeni? To je zato što je mnogo komplikovanije konstruisati automobil sa vučom na sva četiri točka, a to iziskuje i mnogo veći broj delova. Iz tog razloga automobil je skuplji, teži i malo sporiji, a potrošnja goriva je – veća. Zato auto 4x4 kupuje samo onaj, kome je on stvarno potreban.

Mitsubishi Pajero 145



Čak i među automobilima sa vučom na sva četiri točka moguće je uočiti određene razlike. Mali **Suzuki** je skladno i uspešno vozilo i po svakom vremenu će izaći na parcelu koja se nalazi na uzvišenju. Međutim, na prvi pogled se vidi da po šumskim blatnjavim putevima nije upotrebljivo. Takvi automobili se ponekad nazivaju »salonski terenski automobili«, ali, u tome nema nikakvog omalovažavanja, jer na šumskom putu on je i tako brži od svakog sportskog automobila! Sasvim drugačiji je **Mitsubishi Pajero** (micubiši), koji je u Sahari pokazao šta može da učini. Pobeđivali su na njemu na najtežim automobilskim trkama, između ostalih i na reliju Pariz–Dakar, koji vodi kroz pustinju; na njemu je kroz pesak i stenje nedeljama moguće juriti brzinom od 160 km/h.

Automobil tipa Pajero ili **Toyota Landcruiser** (tojota) ima na dobrom putu tu prednost, što je njegova konstrukcija skoro neuništiva, a sedište vozača je uzdignutije nego kod putničkih automobila, pa vozač može bolje da se uključuje u saobraćajne tokove.

Preteča terenskih vozila je **Jeep** (džip). Ovo snažno i okretno vozilo, pravi junak drugog svetskog rata, imalo je velikog udela u američkim pobedama. Njegova današnja verzija – **Wrangler** – sačuvala je sve dobre karakteristike starog džipa: motor sa prenosnikom i menjač brzina koji nije ni sa čim opterećen. Unutrašnjost već ne izgleda tako vojnički. Gola limena ploča zamenjena je lepom opremom i divnom razvodnom tablom, koja je nalik na one u putničkim automobilima. Sama vožnja ne iziskuje veliki napor mišića. »Pajero« ima volan sa pomoćnim uređajem. Motor pokreće malu pumpu sa uljem, a ulje pomaže kod rukovanja volanom. Ako se neko ko je pokušavao da parkira ladu umorio okrećući njen volan, biće mu sigurno teško da razume zašto svaki automobil ne poseduje ovakav pomoćni mehanizam. A odgovor je vrlo jednostavan: zato što je to skupo.

Skup je bio takođe i **Maybach** (mejbah). Godine 1929. koštao je koliko i lepa porodična kuća. Svojim oblikom podseća na ogroman sanduk, što u svakom slučaju ima svoje prednosti: moguće je bilo u automobil ući uspravno, a zauzimajući mesto na sedištu nije bilo potrebno skidati cilindar. Moguće je pretpostaviti da je tako star i ogroman automobil u svakom slučaju i spor. Ali, ni govora o tome! Raspolaže on ogromnim dvanaestocilindričnim motorom, manje-više izgleda to tako, kao da ste tri prosečna motora pretopili u jedan. Ta mašina je omogućavala »mejbahu« brzinu od 145 km/h.

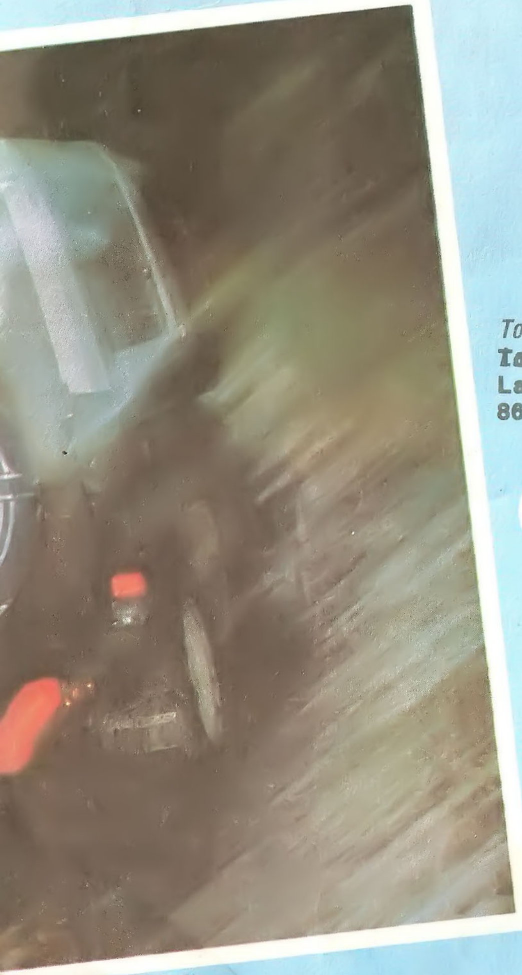
Današnji **Fiat Panda** (fiat) je nešto sporiji, međutim, zavoleće ga svako ko jednom sedne u njega. Ovaj automobil, koji je svoje ime pozajmio od medveda koji se hrani bambusovim lišćem, projektovan je prevashodno za mlade porodice, a njegova sedišta moguće je postavljati u najrazličitije položaje. Od zadnjeg sedišta je, na primer, samo sa nekoliko pokreta moguće napraviti čarobnu kutiju. »Panda« je jevtina, troši malo benzina, zato joj možemo oprostiti što njena pomalo ćoškasta linija ne odgovara zahtevima savremenog dizajna. Ni na brzini joj ne može zameriti, jer kao automobil koji služi za prevoz dece juri i preko mere.

*Suzuki Samurai* 135

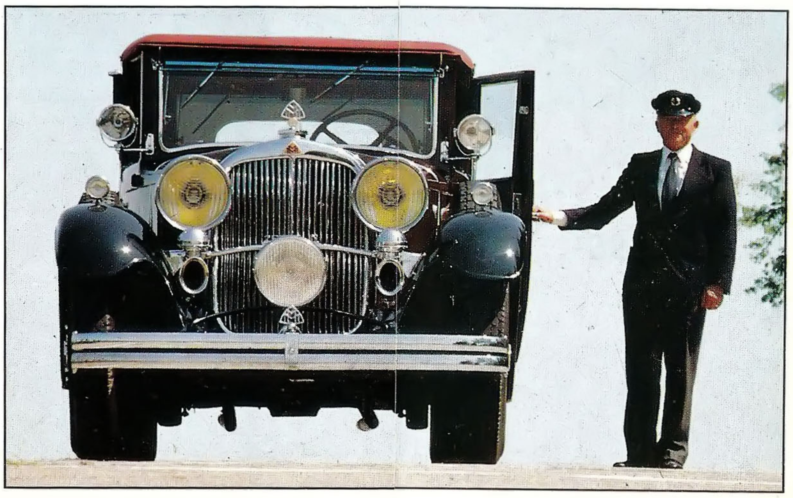
*Suzuki Vitara* 144

*Daihatsu Cuore* 135

*Fiat Panda 1000 i.e.* 140

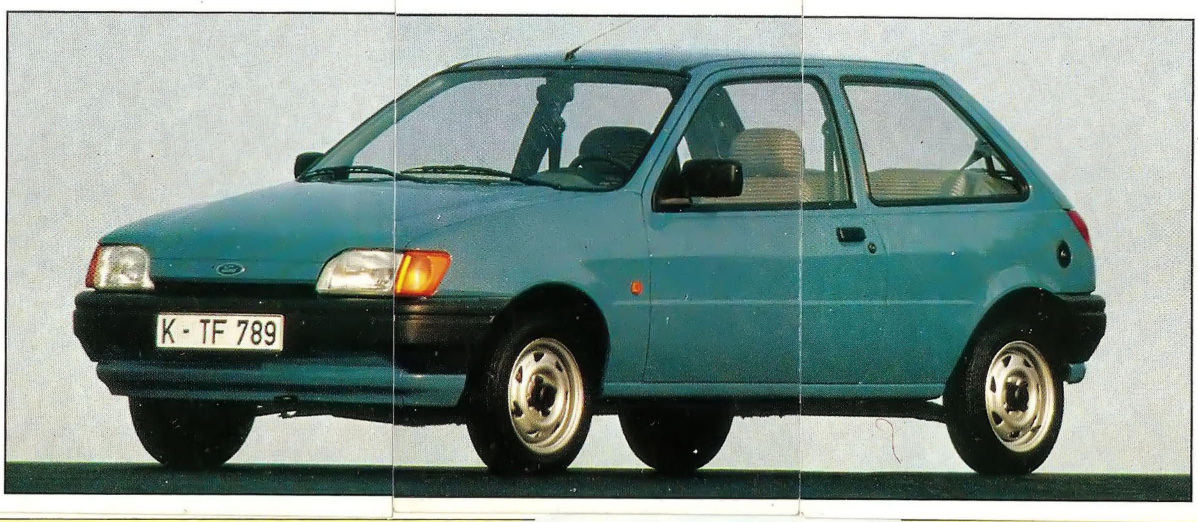


*Toyota*
*Landcruiser*
**Landcruiser**
**86 KM (63 KW)**



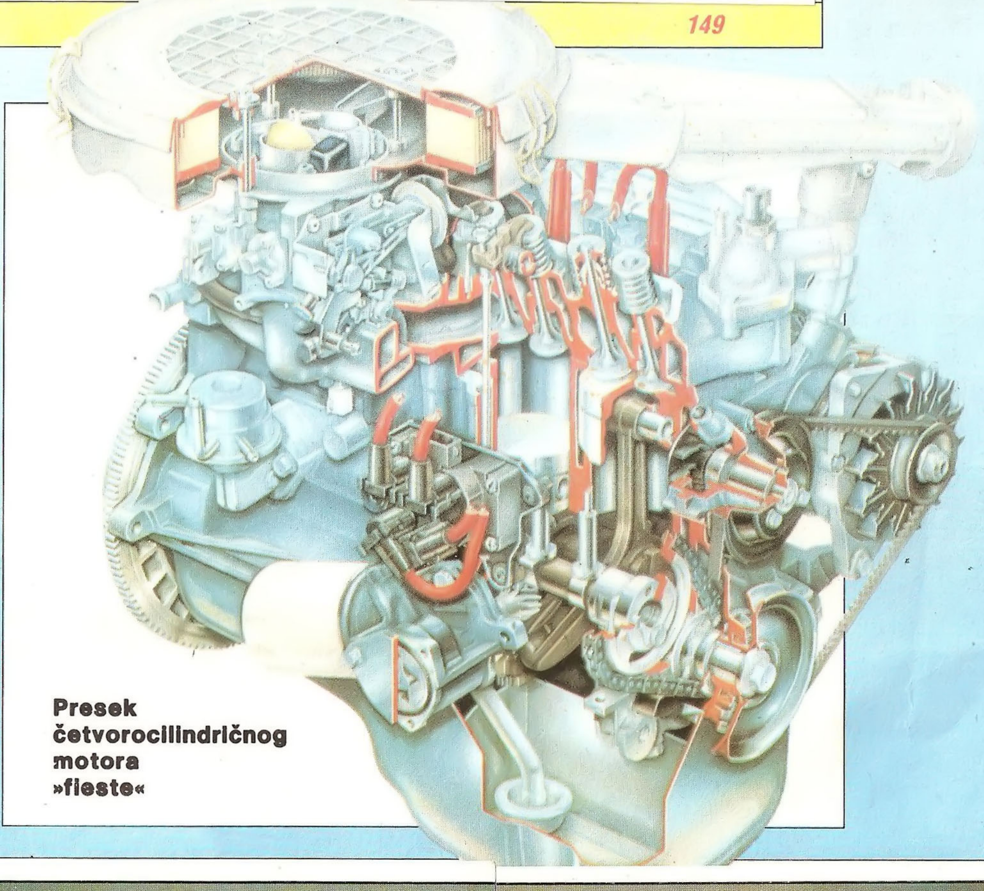
*Maybach 12* 145

# 145–151 km/h



*Ford Fiesta 1.1 C* 149

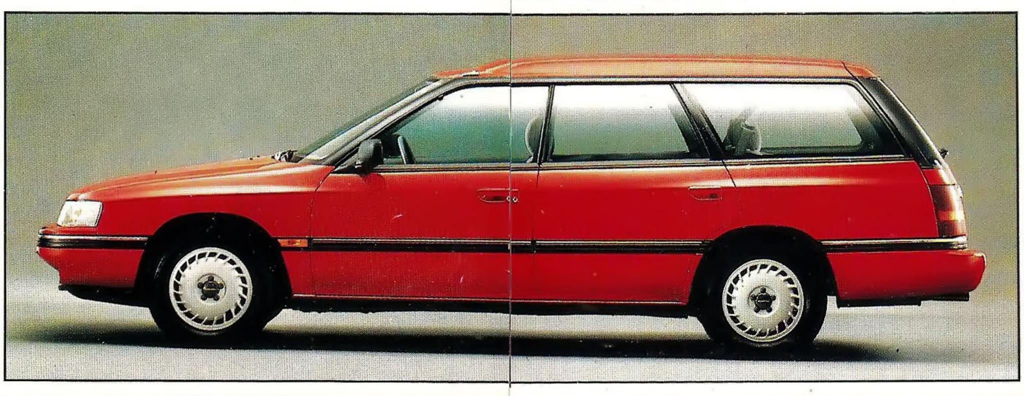
**Fiat Uno 45 Super i.e. Kat** *ima dugo ime, kao kakav španski plemić. Iz ovog naziva moguće je mnogo saznati. Reč »fiat« je skraćenica od Fabbrica Italiana Automobili Torino, što bi odgovaralo našem Fabrika italijanskih automobila Torino. Uno je naziv za tip i znači jedan: znači, to je model »fiata« broj jedan. Broj 45 ukazuje na jačinu motora u konjskim snagama. Zvanično i Italijani snagu računaju u kilovatima, međutim, ljudi su se navikli na konjske snage.*



**Presek četvorocilindričnog motora »fieste«**

*Mercedes 230 GE* 149

*VW Caravelle* 150



*Subaru Legacy Super Station* 148

200 250 300

Nešto opširnije objašnjenje zahtevaju slova i.e., koja označavaju elektronsko injektivno snabdevanje. Motor radi na mešavini benzina i vazduha. Proporcija tih činilaca mora biti tačno sačuvana, u protivnom motor ili ne bi krenuo, ili bi trošio mnogo benzina i enormno zagađivao atmosferu. Ranije je u tu svrhu svaki motor koristio karburator, pronalazak dvojice mađarskih istraživača: Donata Bankija i Janoša Čonke. On funkcioniše još uvek u mnogim automobilima. U karburatoru vazduh usisa benzin manje-više na onaj način, na koji mi, uz pomoć slamčice, usisamo sok iz čaše. Ubrizgavač, međutim, dodaje benzin po principu na kom radi vodeni pištolj. Dodaje benzin baš onoliko, koliko je potrebno. Posebno tačno to čini kod elektronskog injektivnog snabdevanja, kao što je to slučaj kod ovog »fiata«!

A šta je to **Kat?** Katalizator, keramički sunđer u izduvnoj cevi koji smanjuje sadržaj otrovnih materija u izduvnim gasovima. Liči na izbušenu ciglu. Kada bismo rasprostrli površi svih sastavnih delova, mogli bismo da ispunimo čitavo fudbalsko igralište. Baš na ovom keramičkom sunđeru nalazi se nemerljivo tanak sloj koji predstavlja pravi katalizator. Taj sloj je načinjen od veoma skupog plemenitog metala – platine. Pod njegovim uticajem štetni sastojci izduvnih gasova preobražavaju se u manje štetne materije. Dakle, katalizator nije sito na kojem se nešto zadržava, već je to mala hemijska fabrika u kojoj od nečega postaje nešto drugo.

U automobil marke **Morris Mini Cooper** (mini moris) još nije ugrađen ni ubrizgivač benzina, niti katalizator, a ipak je taj mali automobil, koji po svom obliku podseća na kockicu, dostigao svetsku slavu! Ovaj automobil projektovao je genijalni engleski inženjer Alec Issigonis. On je shvatio jednu stvar: mali automobil se ne može projektovati na taj način što će se jednostavno smanjiti model velikog automobila! Prihvatio se posla na potpuno drugačiji način. Motor je smestio unakrst, napred, ispod njega je »sakrio« prenosni mehanizam brzina, tako da se vučni mehanizam našao u »prćastom nosu« automobila, pa je čitav preostali prostor ostao putnicima na raspolaganje. »Mini moris« je prototip svih današnjih »malenih«, a verzija »kuper« je poznata i po tome što je mnogo puta trijumfovala na reliju Monte Karlo i mnogim drugim auto-trkama.

**Fiat Uno 45 Super** 145

45

**Morris Mini Cooper** 148

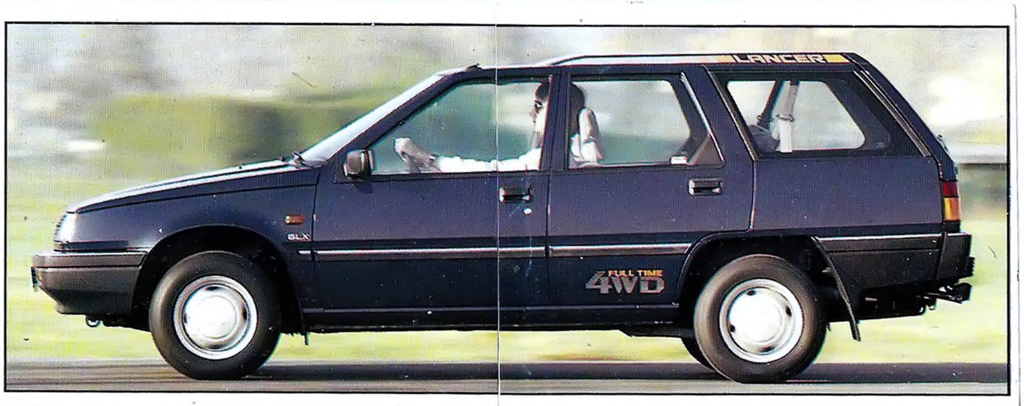
**Subaru Justy** 150

**Lancia Y 10** 151

**Mazda 121 LX** 150

**Lada Samara 1500** 148

**Nissan Micra Topic** 151



**Mitsubishi Lancer Allrad** 151

0 50 100 150

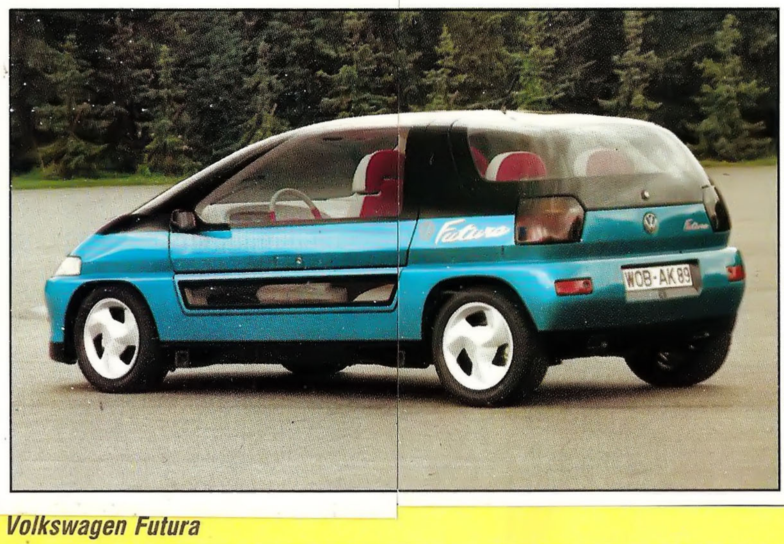
# 153–160 km/h

Volkswagen Futura: vrata nalik na krila, mesta za putnike i motor u automobilu budućnosti

*VW Polo Fox* 153

*Opel Corsa Swing* 155

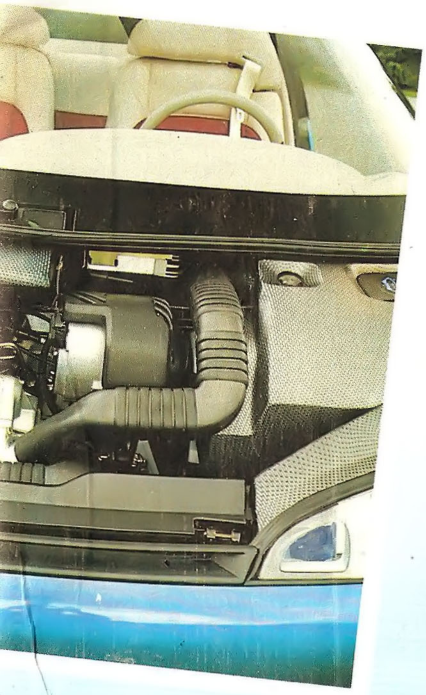
*Renault 5 Campus* 158




*Volkswagen Futura*

*Koga ne zanima odgovor na pitanje, kakav će biti automobil budućnosti? Primenjuju se na tim automobilima različita rešenja, koja je moguće već sada realizovati, međutim, nisu još sazreli uslovi da se primenjuju u serijskoj proizvodnji. Nikad još nijedan »automobil budućnosti« nije proizvođen serijski, ali, u vozila koja se serijski proizvode ugrađeno je mnogo njihovih delova. Takav eksperimentalni projekat predstavlja i* **Volkswagen Futura** *(folksvagen).*

200 250 300



**Futura** (budućnost) nije običan automobil. Ima, na primer, vrata koja se otvaraju nagore – tzv. »krila«. Teško je pretpostaviti da bi ona mogla da postanu nešto uobičajeno, jer bi u garaži stalno udarala u plafon, a prednosti – u poređenju sa tradicionalnim vratima – nemaju praktično nikakvih, izuzev možda to, što su tako neobična. Zato mnogo prednosti ima motor »future«: ako je potrebno, pokreće automobil brzinom od sto pedeset kilometara na sat, pri čemu se zadovoljava količinom goriva koju obično troši motocikl.

Da štedimo možemo ne samo tako što ćemo proizvoditi automobile sa vrlo malom potrošnjom goriva, već i tako što ćemo na put, umesto sa dva, krenuti samo sa jednim automobilom. U »normalan« automobil može da stane četiri, pet putnika, međutim, u prostrana vozila – kakva će verovatno biti u modi – moći će da stane šest, čak i osam putnika. Takvo vozilo neće biti duže od tradicionalnog, za parkiranje mu neće biti potreban veći prostor, niti će u vožnji iziskivati više napora. Prednji deo je prosečan a sedišta su malo izdignuta. Zahvaljujući tom rešenju putnici neće držati ispružene noge, pa je u automobil umesto dva moguće postaviti tri reda sedišta. Pozadi ostaje veliki prtljažnik, a kada se izvade sedišta, takvo vozilo je moguće koristiti čak i za selidbe. Ovakvim vrlinama odlikuju se **Dodge Caravan** (dodž karavan) i **Chrysler Voyager** (krajsler vojadžer).

*Nissan Vanette* 156

*Chrysler Voyager* 159

*Opel Kadett LS* 160

*Dodge Caravan* 160

*Toyota Starlet 1.3* 158

*Ford Aerostar* 160

# 160–170 km/h

*Ako su rezerve nafte na izmaku, zašto se onda ne proizvode električni automobili? Struju možemo proizvoditi čak i aparaturom koju pokreće vetar! To je tačno, međutim, ne možemo svugde da izgradimo onakvu mrežu, kakva je potrebna trolejbusima. Automobil mora da ima u sebi izvor energije. Ako koristimo benzin, onda ćemo rezervoarom veličine kofera preći bar pesto kilometara. Rezervoar napunjen od vrha nije mnogo teži od kofera, a kako se vremenom prazni, on postaje sve lakši. Električnu energiju moguće je čuvati samo u akumulatoru, a on, uostalom, postoji u svakom automobilu i služi za pokretanje vozila. Kada bi morao da opskrbljuje auto za vreme čitave vožnje, zauzimao bi ceo prtljažnik Na taj način bismo mogli da pređemo stotinak kilometara, a posle bismo morali nekoliko sati da punimo akumulator*

*Automobil na električni pogon ne zagađuje okolinu, zato, i pored svih teškoća, sa njim se stalno eksperimentiše. Među takvim automobilima rekorder je* **General Motors Impact** *(dženeral motors). Sa svoja dva električna motora ukupne jačine od 115 konjskih snaga, u stanju je da razvije brzinu od 160 km/h. Ubrzanje mu takođe nije loše, brzinu od 100 km/h dostiže u roku od 8 sekundi.*

**Fiat Uno 75 SX** 170

**GM Impact** 160

**Mitsubishi Lancer** 160

**Kao što potvrđuju oštećenja »forda fieste«, sudar pri brzini od 50 km/h može da bude dosta opasan. Prednji deo vozila, smanjujući postepeno ubrzanje, je dosta oštećen, dok u unutrašnjosti nema oštećenja; sigurnosni pojasevi štite putnike od ozbiljnijih povreda**

Mazda 323 4WD 160

Mitsubishi Lancer 165

Seat Malaga 162

Toyota 4 Runner 165

Toyota Corolla 165

Honda S 800 162

Volvo 340 165

0 50 100

# 170–175 km/h ra

Nissan Prairie Pro SLX 170

Fiat Uno 75 i.e. Kat 170

Honda Shuttle 172

Suzuki Swift 1.3 GL 170

Mitsu. Space Wagon 170

Da li ste čuli za marku **Hyundai?** Zapamtite to ime, radi se o moćnom južnokorejskom koncernu koji, između ostalog, proizvodi i automobile. Jedan od njegovih modela je **S Coupe** (S kupe). Karoserija je sportskog tipa. Automobil ima dvoja vrata i dva, zapravo, 2+2 sedišta. Zadnja sedišta su uzana i predstavljaju »klupu za plakanje«. Jednom rečju, putnici na zadnjem sedištu se grče samo zato, da bi se na prednjem sedištu ponosno razbaškario vlasnik »sportskog automobila.«

Kao što i odelo ne čini čoveka, tako ni automobil ne mora biti brz zato što ima karoseriju »kupea«. Skoro istu brzinu dostižu i dva automobila dosta običnog izgleda: **Nissan Prairie** (nisan) i **Mitsubishi Space Wagon** (micubiši). Kod projektovanja je nešto manje pažnje posvećeno aerodinamičkoj liniji vozila, međutim, ono što je izgubljeno na otporu vazduha, nadoknađeno je nešto jačim motorom. Pored toga, unutrašnjost automobila je vrlo prostrana, pa je moguće reći da tamo može da se smesti sve, izuzev onoga što i nije neophodno potrebno. Sedišta u »micubišiju« je moguće pomerati i podizati, putnici mogu da sede jedan naspram drugog, mogu da razgovaraju ili zajedno ručaju. Noviji oblik karoserije je »kabriolet«, koji ovde zastupa **Volkswagen Cabrio** (folksvagen). To je automobil sa platnenim krovom koji se podiže, tako da njegovi korisnici, ako ih posluži vreme, mogu da upiru pogled u nebesko plavetnilo. Sa spuštenim krovom »folksvagen« je brz, kao da je krov izrađen od čelika, međutim, kada je krov podignut, potrebno je voziti nešto sporije, u protivnom će vetar u automobilu biti nalik na orkan.

Toyota Tercel 170

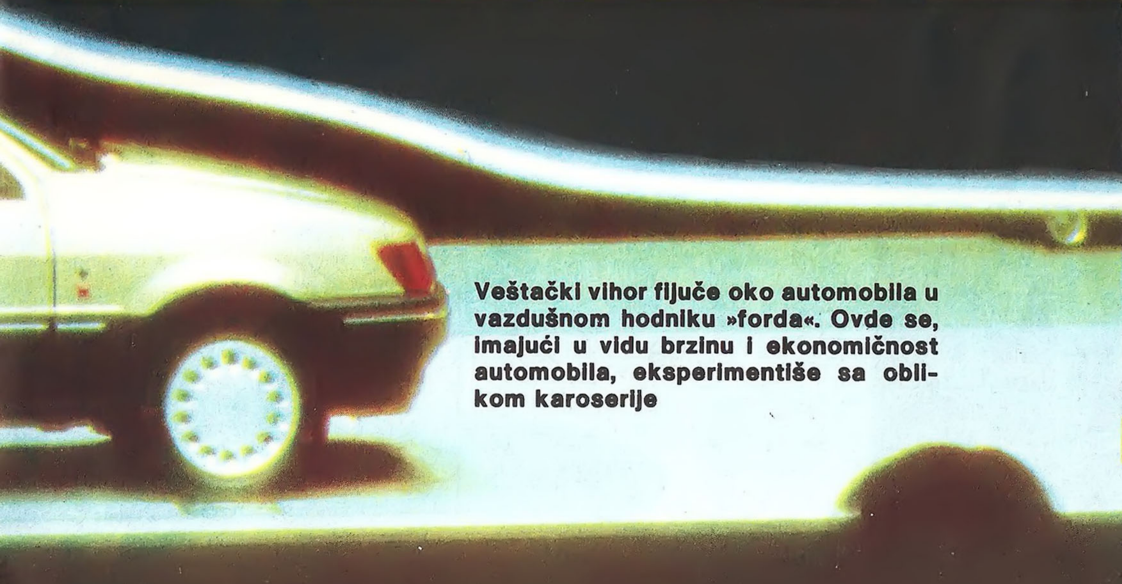
Hyundai S Coupé 175

Mazda 323 Sedan 1.6i 172

VW Golf Cabrio 173

Seat Ibiza 1.5i GLX 175

Lancia Delta 1.6 i.e. 175



**Veštački vihor fijuče oko automobila u vazdušnom hodniku »forda«. Ovde se, imajući u vidu brzinu i ekonomičnost automobila, eksperimentiše sa oblikom karoserije**

# 175–180 km/h

*Automobil sa dizel-motorom je vrlo lako prepoznati: dim koji on ispušta je braon boje a zvuk tvrd i štekav. Troši vrlo malo, zadovoljava se uz to jevtinijim gorivom – dizel-uljem. Specijalni znak raspoznavanje je slovo D negde na zadnjem delu automobila. Mogućnosti dizel-motora, u poređenju sa motorom iste snage koji koristi benzin, su mnogo manje. Automobili koji su opremljeni ovim motorima su teži, a na ceni su samo zato što su ekonomični i dugotrajni. Noviji dizelaši su okretniji i brži, posebno oni koji su opremljeni turbo-kompresorom.*

*Pa, šta je to? To je kompresor koji u motor utiskuje više vazduha nego što bi sam motor mogao da upije. Kod veće količine vazduha moguće je uzimati veće količine goriva, a to u suštini povećava efektivnost rada motora. Ovaj punjač se sastoji iz male turbine koju okreću izduvni gasovi i malog točka sa lopaticama, koji je pričvršćen na istoj osovini i koji je nalik na točak koji pokreće vazduh u usisivaču. Zahvaljujući turbini izduvni gasovi se koriste u radu i istovremeno obezbeđuju motoru svojevrsno veštačko disanje.*

**Volvo 240 Combi** 175

**Toyota Camry** 180

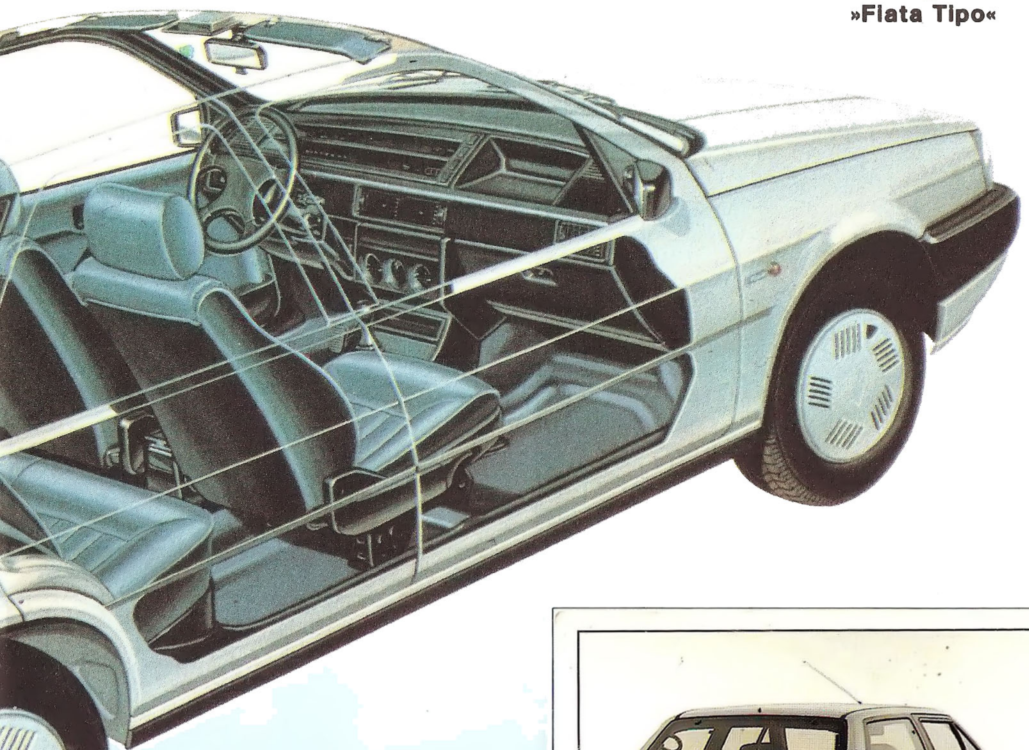
**Fiat Tipo DGT 1600 i.e.** 178

**Toyota Previa XL** 175

**Renault Espace** 178

**Renault Clio** 175

»Rendgenski« snimak
»Fiata Tipo«




Sada je već jasno zašto je **Peugeot 405 GRD Turbo** (pežo) tako brz. Izgleda da je jasno otkud D i u nazivu Fiata Tipo DGT. To je takođe dizelaš! Greška! U ovom slučaju D označava da auto ima elektronsku razvodnu tablu. Razlika između takve i one tradicionalne table potpuno odgovara razlici koja se javlja između elektronskog sata i sata sa kazaljkama. Postoje zaljubljenici u tradicionalnu tablu i postoje oni koji vole da znaju koje je vreme tačno u sekundu. Na obe ove stvari možemo da se naviknemo. Kada se radi o automobilima, situacija nije više tako jasna. Pažnja vozača mora da bude usmerena na put, na situaciju u saobraćaju. Tablu sa kazaljkama nije potrebno stalno posmatrati, krajičkom oka uvek je moguće videti kolika je brzina. Na elektronsku tablu, međutim, potrebno je pažljivo gledati, potrebno je u mozgu obraditi određenu cifru, pa mnogi vozači nemaju nikakvih simpatija prema ovakvom rešenju: pogrdno ga nazivaju »mišja televizija«.

Mali i veliki... **Volvo** je masivan, kao kakva oklopnjača. Zub vremena teško može da mu naškodi. »Volvo« je u stanju da uspešno funkcioniše dvadeset godina. Putnik se u njemu oseća sigurno, kao u tvrđavi. **Citroën AX** (sitroen) i **Renault Clio** (reno klio) predstavljaju manji kalibar – »laku konjicu«. Iako nisu velikih dimenzija, ipak su vrlo sigurni i, kao husarski konji, uspevaju da isprave greške vozača. **Cadillac Fleetwood** (kadilak flitvud) je ogroman, kao kakav nosač aviona. Njegova maska mogla bi da posluži kao sto za stoni tenis. Izgleda kao da ne može da pretekne čak ni tramvaj. I, gle čuda, ogromno, luksuzno vozilo kao od šale pretiče mnoge druge automobile.

*Volvo 740 GLE* 175

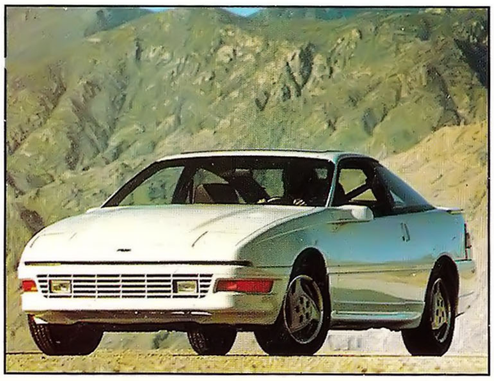
*Citroën AX GT* 176

*Volvo 440 GL* 180

*Chevrolet Beretta* 177

103

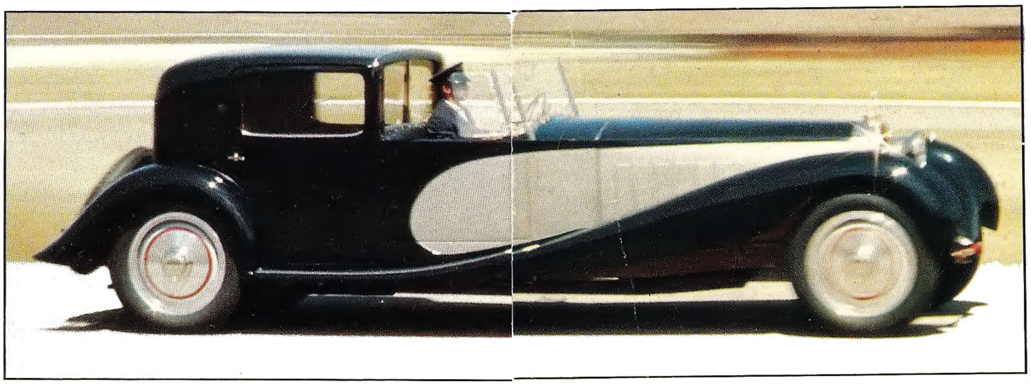
*Cadillac Fleetwood* 180



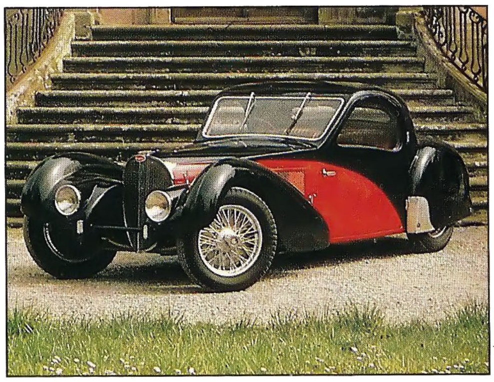
*Ford Probe LX* 180

*Peugeot 405 GRD* 180

# 180–186 km/h



Bugatti Royale C 180

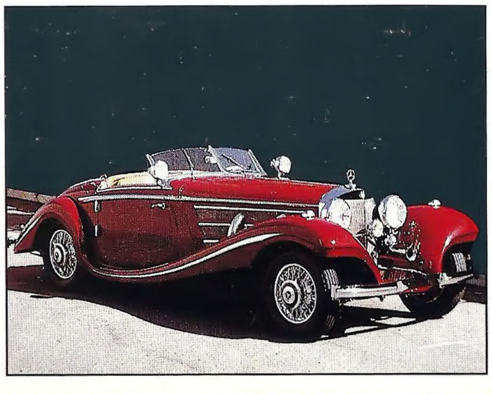


Bugatti 57 SC 180

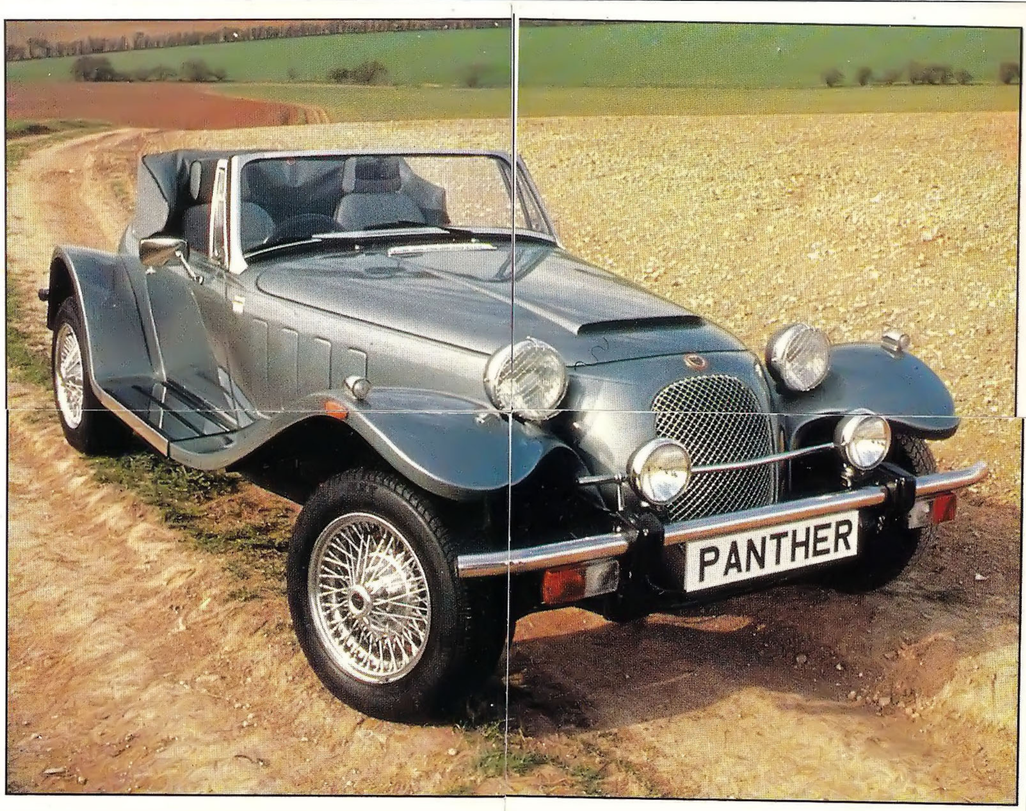
»Pilotska kabina« u panteru kalisti

Packard Super 8 180

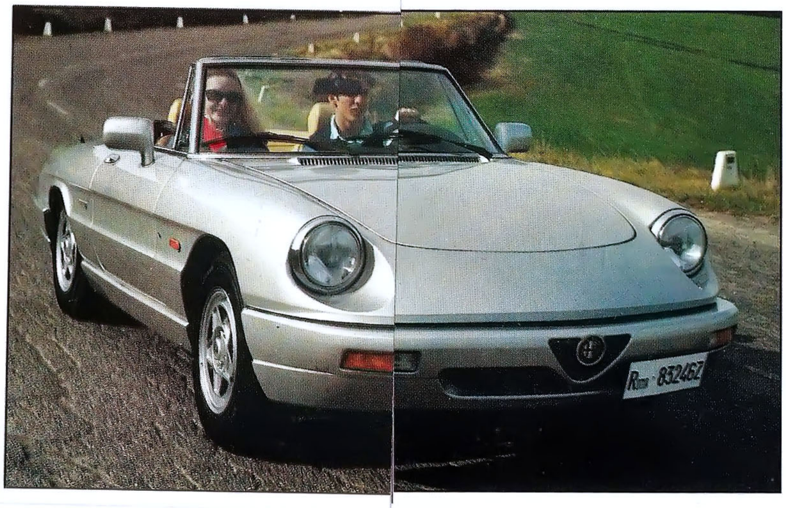
Kralj automobila je **Bugatti Royale**! Ova francuska firma sa italijanskim imenom pustala je u svet isključivo neobične automobile koji su izazivali divljenje i pobeđivali na trkama. Takvi dragulji su i kompresorski mercedes (kompresor je takođe ubrizgivač, samo što ga ne pokreću izduvni gasovi već motor), kao i elegantni Packard (američka marka koja se više ne proizvodi). **Panther** (Panter) se proizvodi danas: spolja izgleda staromodno, unutrašnjost mu je moderno opremljena.



Mercedes Benz 500K 180

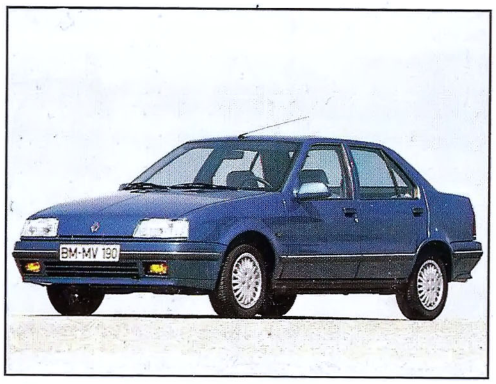



Panther Kallista 2.9i 180

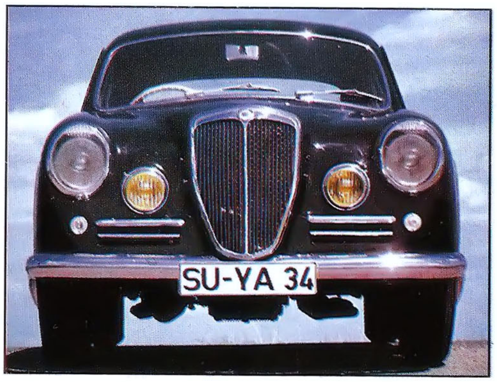


Alfa Romeo Spider 2.0i 185

Alfa Romeo Spider je automobil za dve osobe, međutim, pruža tim dvema osobama nesvakidašnja zadovoljstva zahvaljujući sedištima izrađenim od najfinije kože, sportski opremljenom unutrašnjem delu i otvorenom krovu.



Renault 19 TXE 183

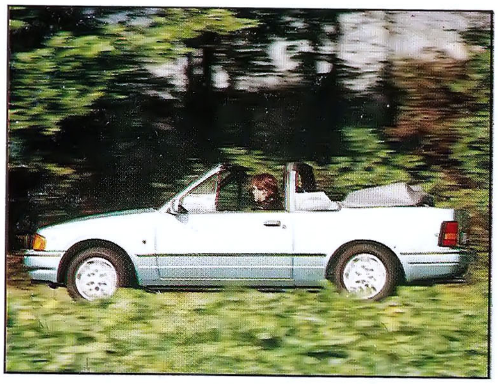



Lancia Aurelia 180

Renault 21 Nevada 186

Donkervoort Super 8 184

Pikes Peak Golf 184



Ford Escort Xr 3i 184

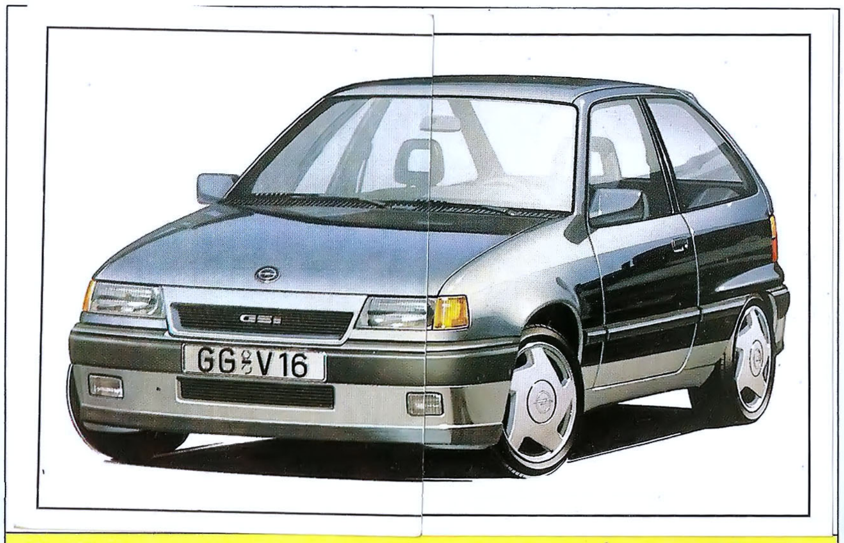
Ford Taurus Wagon 185

**Spider Alfa Romeo** (*Alfa Romeo*) je isključivo otvoren automobil za dve osobe. Nije preterano udoban, a zaljubljenike pretežno privlači svojom plemenitom linijom i izvanrednim motorom. Ako automobil tog tipa potiče iz Engleske, onda mu je opšti naziv roadster. On je još neudobniji, međutim, vožnja njim pruža mnogo više zadovoljstva. Taka je npr. **Donkervoort Super 8**, kojeg je pre trideset godina stvorio projektant trkačkih automobila Kolin Čepmen. Danas taj auto nosi naziv **Lotus 7** (lotus). Proizvodi se i dalje u nekoliko manjih fabrika, između ostalih i u Dankevortu, jer stalno ima onih, koji bi za njega platili koliko i za divni »mercedes«. Dobijaju za to jednostavnu konstrukciju od cevi, motor »forda«, koji je praktično moguće svugde napraviti, i na kraju nešto, što je teško nazvati karoserijom. Uz to ide i platneni krov. Pa, šta je u svemu tome to što je dobro? To je vozilo koje je lakše od »trabanta«, jače od »lade«, a u krivinama je bolji od »poršea«!

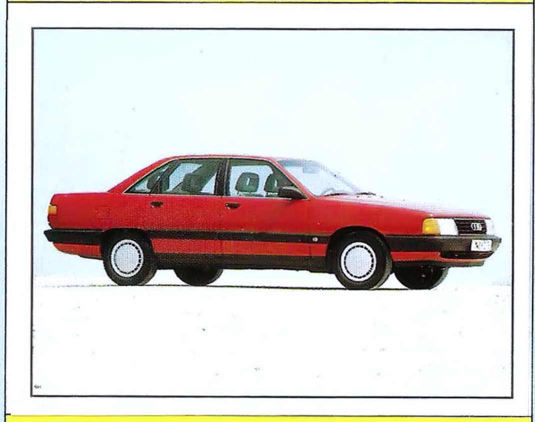
**Pikes Peak Golf** je konstruisan u nadi da će pobediti na jednom američkom reliju po planinskim predelima. Potrebno je bilo da, po divljim i neobezbeđenim serpentinama, stigne na vrh visok 4300 metara. U ovaj »golf« su montirana dva motora: jedan napred, drugi na mestu zadnjeg sedišta. I pored svega nije pobedio ...

# 186–190 km/h

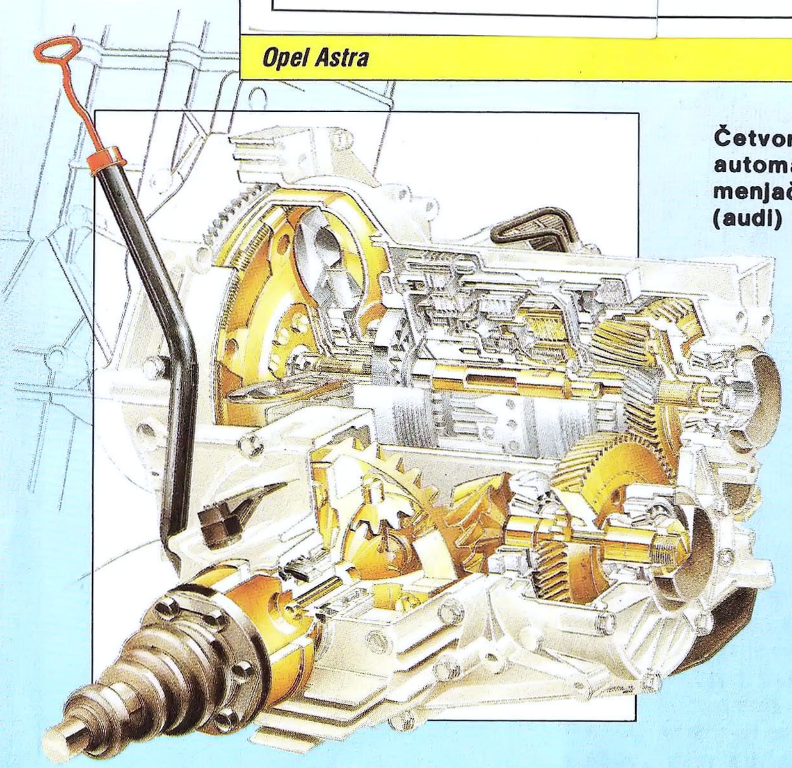
***Opel Corsa GSi*** 186



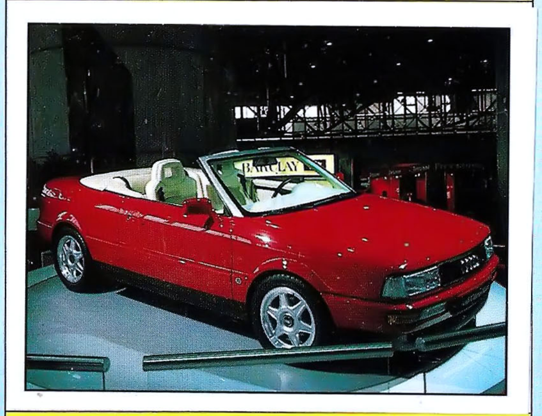
***Opel Astra*** 186



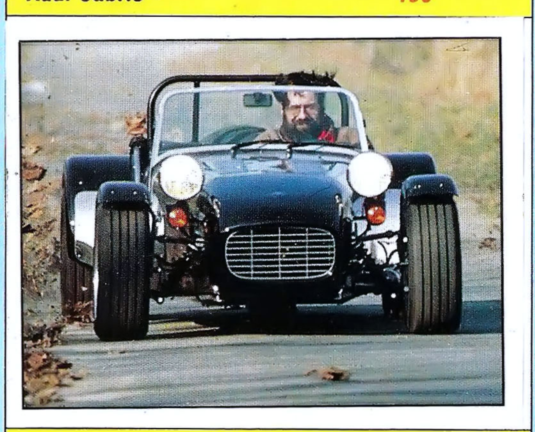
***Audi 100 2.0 E*** 190



**Četvorostepeni automatski menjač (audi)**



***Audi Cabrio*** 190



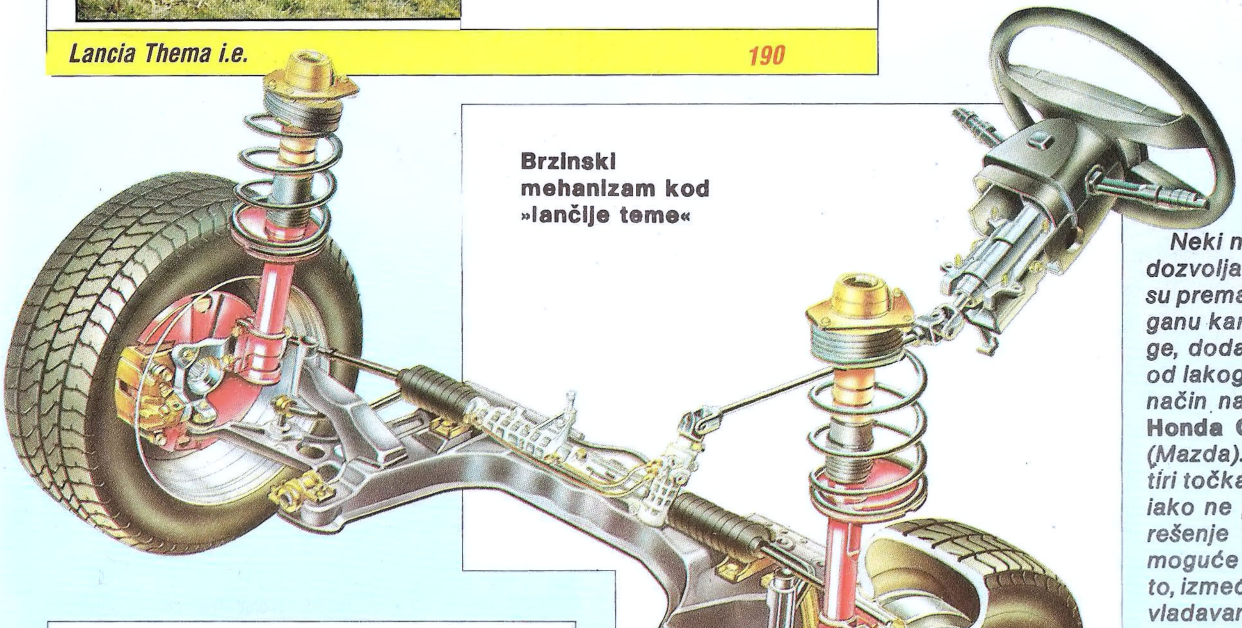
***Caterham Super 7*** 190

***Volvo 480 ES*** 190

132

Lancia Thema i.e. 190

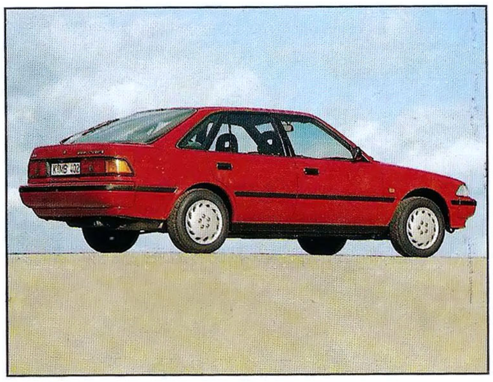
Fiat Tempra 2.0 190



**Brzinski mehanizam kod »lančije teme«**

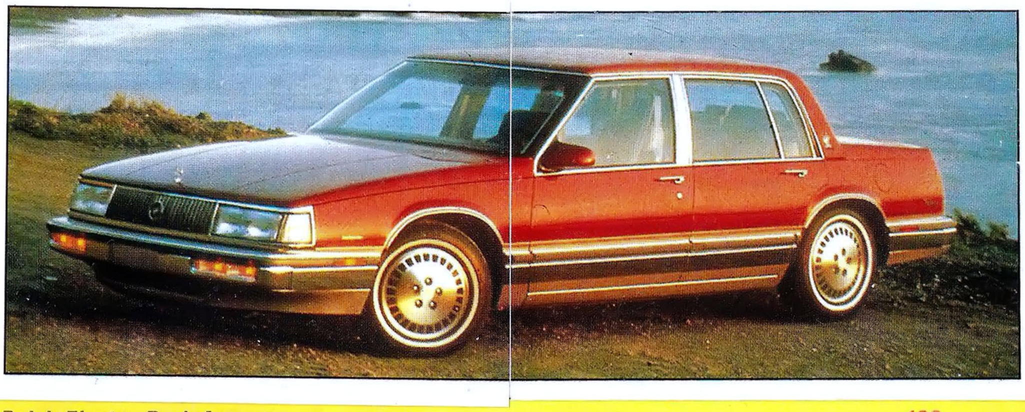
*Neki mali automobili su bezobrazno brzi, ne dozvoljavaju da ih veći preteknu! Proizvedeni su prema jednostavnom receptu: uzmi malu, laganu karoseriju, ugradi u nju motor velike snage, dodaj radi ukusa sportski volan i točkove od lakog metala – poći će kao po loju! Na ovaj način nastali su npr.* **Opel Corsa GSi** *(Opel),* **Honda Civic 1,6** *(Honda) i* **Mazda 323 4WD** *(Mazda). 4WD označava da je vuča na sva četiri točka. Brzi su takođe i neki veći automobili, iako ne poseduju motor veće snage. Gde leži rešenje te zagonetke? Pa, dužoj karoseriji je moguće dati aerodinamičniju liniju! Iskoristio je to, između ostalih,* **Audi 100** *(Audi). Za lakše savladavanje otpora vazduha potrebno je, ipak, platiti određenu cenu: jako nagnuta stakla leti zagrevaju automobil do tačke ključanja, a zimi na ramena vozača se slivaju »kapi« snega, jer vrata automobila dopiru do samog krova.*

**Caterham Super 7** *nam je već poznat; to je engleski rođak holandskog »dankervorta«, kojeg smo videli na prethodnoj strani.* **Buick Elektra Park Avenue** *(Bjuik) nam se upravo sada predstavlja. Ime nas vara, jer to nije električni automobil, pošto njegov motor koristi benzin. Podaci o njegovoj brzini takođe mogu da nas prevare. Ako je potrebno, »Bjuik« može da juri velikom brzinom, ali, u osnovi stvari, to je automobil za udobnu, mirnu vožnju po dobrim putevima. Gledaoci američkih filmova znaju da se ovo vozilo, ako se pritisne »do daske«, njiše kao stolica za ljuljanje.*



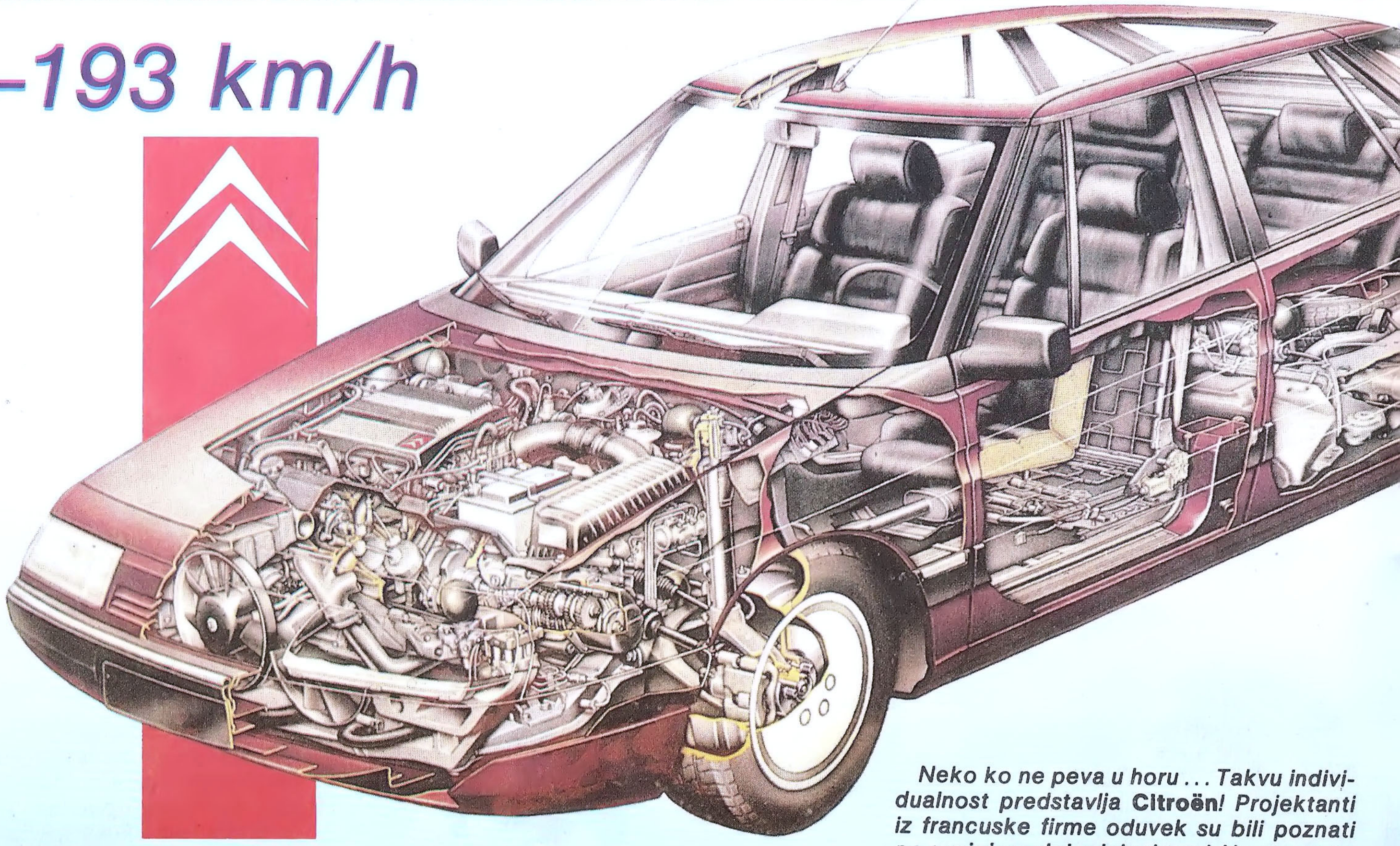
Toyota Carina 190

Honda Civic 1.6 190



Buick Electra Park Avenue 190

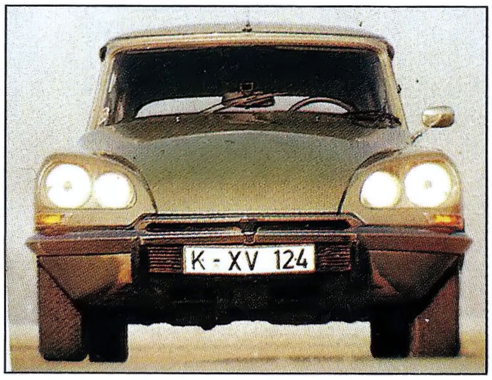
# 190–193 km/h



Neko ko ne peva u horu... Takvu individualnost predstavlja **Citroën**! Projektanti iz francuske firme oduvek su bili poznati po svojoj smeloj originalnosti. Ne smeta im što kupci automobila imaju raširena i opšteprihvaćena rešenja. Oni pronalaze nešto novo, bolje. U svakom automobilu postoje metalne opruge? Ne smeta, oni su pre trideset godina uveli vazdušne opruge i danas se toga drže!

O tome da vazduh može vršiti ulogu opruge zna svako ko je šutirao loptu ili vozio bicikl. Poznato je, takođe, da ako želimo da nekog povezemo na biciklu, onda gume moramo napumpati što više možemo. Iskusili smo, uostalom, koliko su nesavršeni automobili sa metalnim oprugama. Kada su prazni, onda tresu, a kada su preopterećeni, onda se nesigurno njišu, farove često okreću ka nebu. Baš zbog toga **Citroën** je načinio vazdušne opruge, koje su postale slavne zahvaljujući poznatoj seriji automobila tipa »Ajkula« (jedan od predstavnika bio je automobil DS 23).

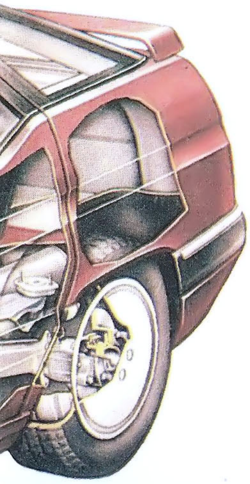
Fiat Croma i.e. Kat 190




Citroën DS 23 193

Fiat Uno Turbo 190

Pontiac Boneville 190



»Rendgenski« snimak Citroëna XM

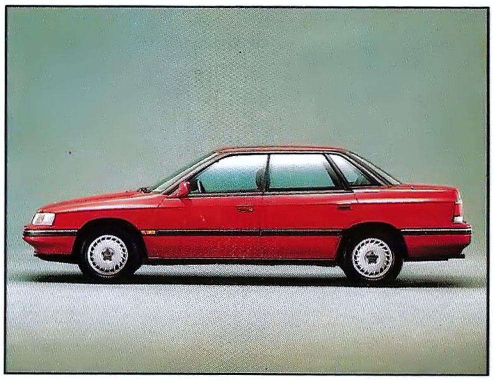
*Citroën XM* 192

146

*Peugeot 205* 191

*Peugeot 405 Break* 192

*Mitsubishi Sapporo* 191



*Subaru Legacy* 192

*Ford Fiesta XR 2i* 192

151

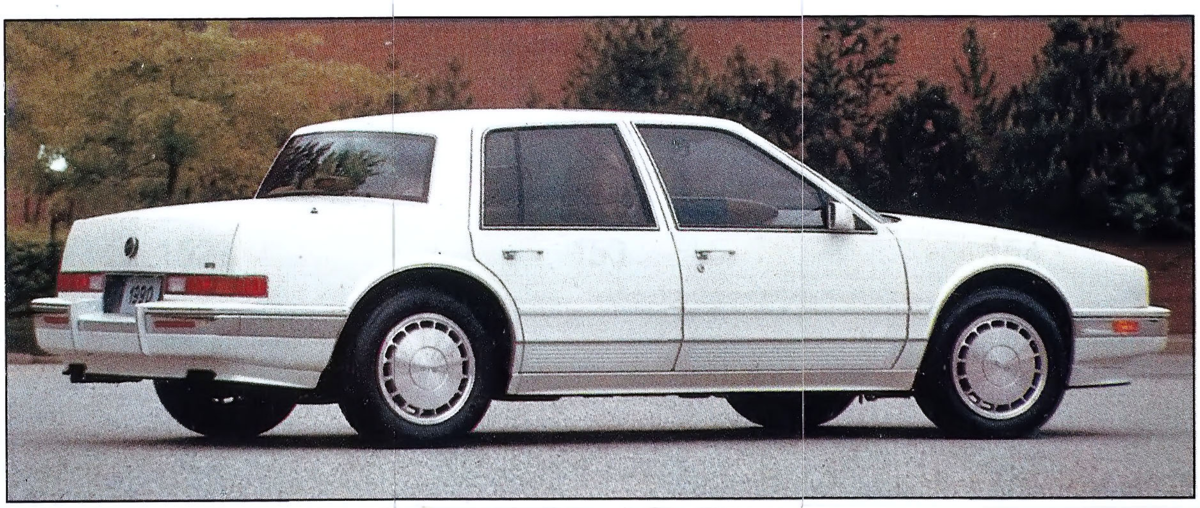
*Mazda 626 Coupé* 193

*Osovine automobila sa vazdušnim oprugama oslanjaju se na elastične »lopte« ispunjene vazduhom. Ako u automobil uđe više osoba, opruge se automatski dopumpavaju, zahvaljujući čemu automobil ne »leže«, ne menja se njegova visina u odnosu na površinu puta, sistem farova je stabilan i, što je najvažnije, ne menja se kvalitet funkcionisanja opruga. Ali, to još nije ništa, jer vozač može, pokretanjem jedne ručice u automobilu, da podigne vozilo tako da ono podseća na dugonogu rodu ili da ga spusti, pa da pre liči na kornjaču! To sve može da učini čak i za vreme vožnje. Istina, radi se tu o dosta komplikovanom sistemu, koji u celosti pokreće uljana pumpa, mnogi ventili i cevi (otud naziv: hidropneumatika), ali, šta je sve to prema tolikim vrlinama?*

*»Sitroen« ne bi bio ono što jeste, kada ne bi pošao za sudbinom i još dodao inteligentni i aktivni prenosni mehanizam. Reč »inteligentni« jednostavno označava da se vozilo prilagođava uslovima vožnje koji se menjaju, a »aktivni« zato što se ne samo prilagođava njima, već i utiče na njih. Objasnićemo to na primeru zimskih sportova: uzmimo obične auto–sanke, »Sitroen Ajkula« su sanke na čijem sedištu se nalazi gumeni dušek koji se naduvava prema potrebama, međutim, novi* **Citroën XM** *pre podseća na smučara koji je na oči navukao kapu. On oseća tempo svoje vožnje, oseća svaki zaokret, skoro opipava svako uzvišenje, svako talasanje površine i uvek napreže mišiće tačno onoliko, koliko je potrebno.*

*XM ima iste opruge kao DS, ali je sistem obogaćen nizom osetila (uobičajeno je da ih nazivamo senzorima, uz čiju pomoć meri npr. opuštanje opruge ispod točkova) i elektronskim upravljanjem. Za vreme sporije vožnje »Sitroen koji razmišlja« leži meko, kod većih brzina, što bi rekli sportisti, postaje »tvrđi«, na trotoar stupa na prstima, na autoputu se priljubljuje uz zemlju i nalik je na mačku koja lovi.*

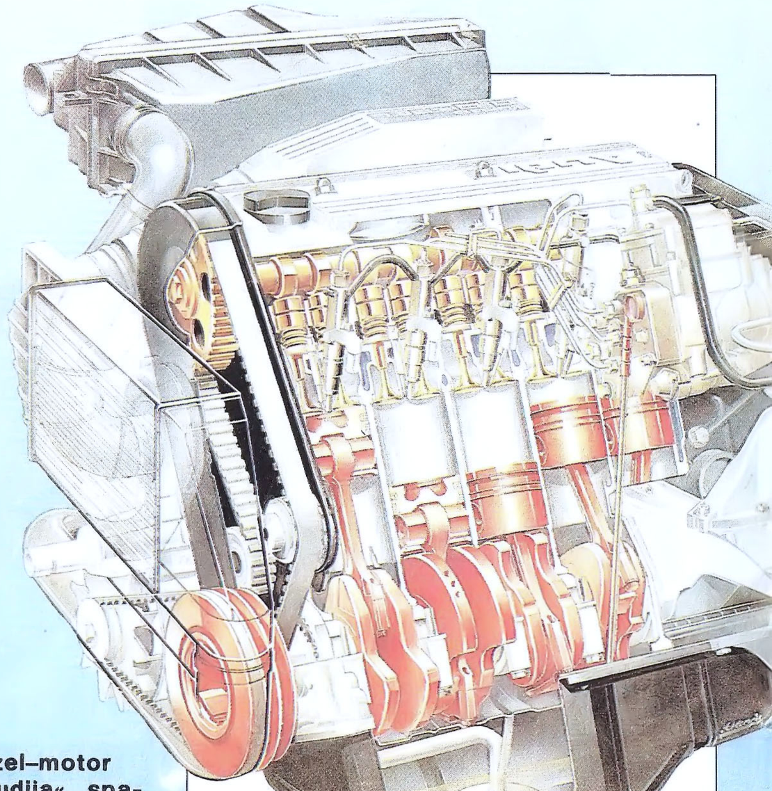
# 194–196 km/h



*Cadillac Eldorado STS* 195

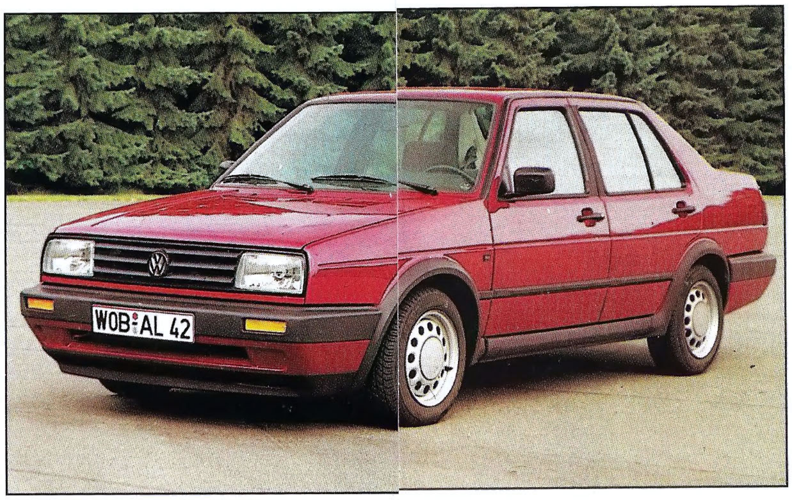
*Opel Kadett Cabriolet* 195

*Fiat Croma Turbo Diesel* 195



**Dizel–motor »Audija« spada u grupu najekonomičnijih motora.**

*Koliko se samo razlikuju automobili koji su u stanju da dostignu istu brzinu!* ***Triumph TR 6*** *može da juri brzinom od 195 km/h, isto kao i* ***Fiat Croma Turbo Diesel.*** *»Trijumf« je bio poznati engleski sportski automobil, a danas bismo ga uzalud tražili u katalozima, njegova fabrika je zatvorila svoje hale. Model TR 6 je bio određen za automobiliste, kojima nije stalo do komforne vožnje, već žele da osete kako jure zajedno sa njima, kako fijuče vetar, kako urla izduvna cev i koliko trese po putu. Dati gas »do daske« i isprobati kako u »trijumfu« izgleda dvestakilometarska brzina, to nije svakodnevni doživljaj. Vožnja »Fiatom«, međutim, ne pruža nikakav doživljaj, nema govora o uživanju u samoj vožnji.*




Volkswagen Jetta 195

Triumph TR6 194

160

Audi 80 196

Jednostavno, sedimo u prostranom, porodičnom automobilu koji je čak i pri brzini od 150 km/h tako tih, da uopšte nije potrebno puštati glasnije radio. Na cilj stižemo odmorni, na licima ni traga od prašine... Nema sumnje, »fiat kroma« je bolji automobil. Ali, činjenica je da TR 6 pruža veće zadovoljstvo.

*Evo i novog para punog suprotnosti:* **Cadillac Eldorado** *(Kadilak) i* **Renault Alpina** *(Reno). Reč »eldorado« označava bogatu zemlju, zemaljski raj, brojni avanturisti su ga tražili u Americi. »Kadilak« je baš takav, kao da potiče iz sveta bajki. Privlačna, udobna sedišta, opruge kao na kraljevskim kočijama, volan koji je moguće okretati jednim prstom, automatizovan menjač brzina... Vozač mora jedino da odluči, da li će automobil da se zaustavi, da li će da krene napred ili nazad? Sve ostalo će da obavi mehanizam automobila. Nema potrebe gimnasticirati do iznemoglosti na menjaču i kočnicama. Na kvačilu je to čak i nemoguće činiti, jer ono, jednostavno, ne postoji. »Eldorado« vozi svog vlasnika kao dobro uvežban slon.*

*»Alpina« je, međutim, nalik na kakvog rasnog konja. U njenim dubokim sedištima nemoguće je razbaškariti se. Ko jednom sedne u njih, taj sraste sa automobilom. Umesto superosetljivog volana sa pomoćnim uređajima, u njoj je kao struna osetljiv mehanički volan, koji i pri najmanjem podrhtavanju menja pravac vožnje. Ovaj automobil slično reaguje i kad je u pitanju papuča za gas, a pošto se motor nalazi pozadi, taj deo auta je teži, pa u oštrim krivinama zadnji točkovi mogu da proklizaju. Vozač »Alpine« mora sve vreme da bude na oprezu.*

Opel Kadett GT 195

Mitsubishi Colt 195

BMW 320i Cabrio 195

Opel Kadett 2.0 195

Renault Alpine 195

# 196–200 km/h

*Prelazimo čarobnu granicu. U stvarnosti se ne obraća pažnja na to da li automobil razvija brzinu od 199 km/h ili 200 km/h, pa, ipak, mnogo bolje zvuči: moj automobil ide 200 kilometara na sat! Ipak, tom brzinom retko možemo juriti čak i na dobrim autostradama, na kojim nema ograničenja brzine. U drugim delovima sveta brzina je, u zavisnosti od situacije, ograničena na oko 130 km/h.*

*Pa, zašto je onda skoro svaki automobil u stanju da razvije brzinu veću od dozvoljene? Lako ćemo to razumeti ako zamislimo dva automobila koja jure brzinom od 130 km/h. Prvi od njih je »Kec«, drugi –* **Volkswagen Passat**. *Pri najvećem opterećenju motor »Keca« snažno bruji, njenim putnicima buči u glavi, pa bi pri takvoj vožnji automobil bio kratkog veka. »Pasat« u sličnoj situaciji radi sa pola snage, njegov motor tiho bruji i troši malo, pa bi u takvom tempu mogao da ode i na kraj sveta. Ako naiđe na kakvo uzvišenje, savladaće ga bez ikakvih teškoća ne menjajući brzinu, samo će biti potrebno malo jače pritisnuti papuču za gas.*

*Drugi razlog, zbog kojeg se proizvode brzi automobili, potrebno je potražiti u ljudskoj prirodi. Vozači se navikavaju na ograničenje brzine, čak ga i poštuju jer nemaju drugog izlaza. Osećali bi, ipak, da im je pravo na slobodu uskraćeno kada bi im bila uskraćena mogućnost da prekorače ovu ili neku drugu barijeru! Zato na uspeh može da računa samo onaj automobil, koji dobro ide. Na taj način se događa da čak i dostojanstveni porodični automobili, kao što su* **Mercedes**, **Volkswagen**, **Lancia** *ili* **Subaru**, *su brzi kao i sportski automobil* **Mazda Miata**.

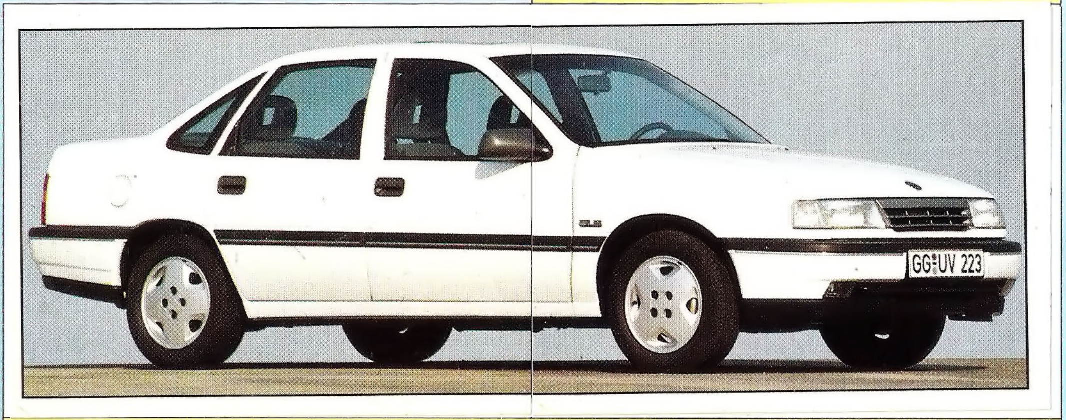
*Međutim, brzina nije ni u kom slučaju pronalazak današnjice! Vredan poštovanja suparnik današnjim automobilima je* **Ford Thunderbird**. *Nastao je on 1955. godine i opremljen je, prema tada važećim modnim trendovima, hromiranim »krznom« na rezervnom točku, karakterističnim »ribljim repom«, dok je unutrašnjost bila u pastelnoj boji pistacija. Istina, bilo mu je potrebno čak 245 konjskih snaga da dostigne ono, što* **Opel Vectra** *dostiže uz pomoć 115 konjskih snaga!*

Mercedes 220 197

VW Passat 199

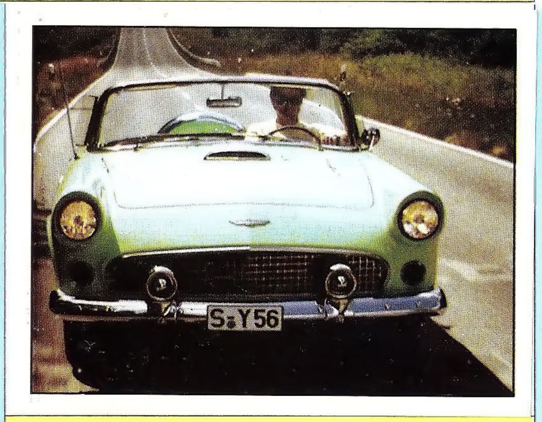
Pontiac GP 196

Nissan Sunny 200



Opel Vectra GLS 198

Subaru XT 1800 200



Ford Thunderbird 197

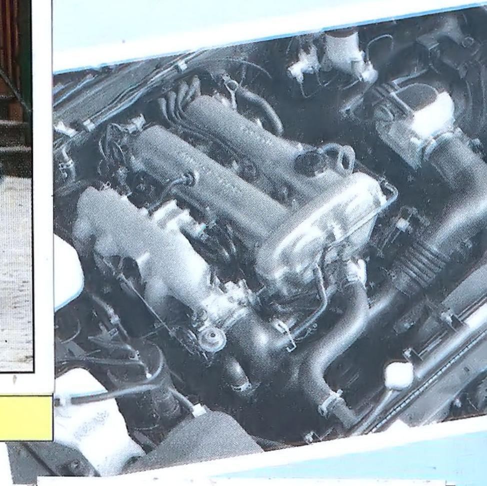
Audi 100 TDI 200

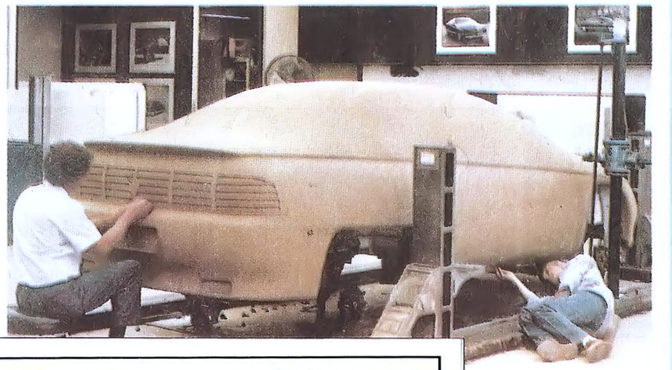
»Mišja televizija« na razvodnoj tabli »Lančije Dedre«

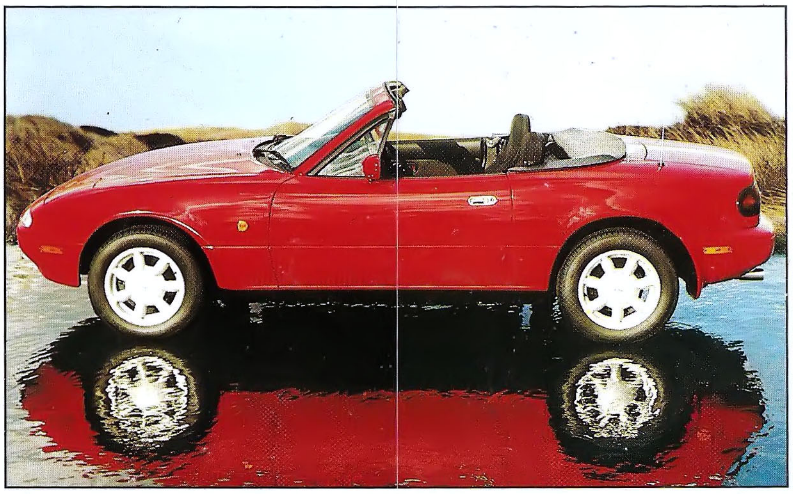
*Volkswagen Golf GTI 16V* 200

*Lancia Dedra 2.0 i.e.* 200

Motor »Mazde Miati«







*Mazda MX–5 Miata* 200

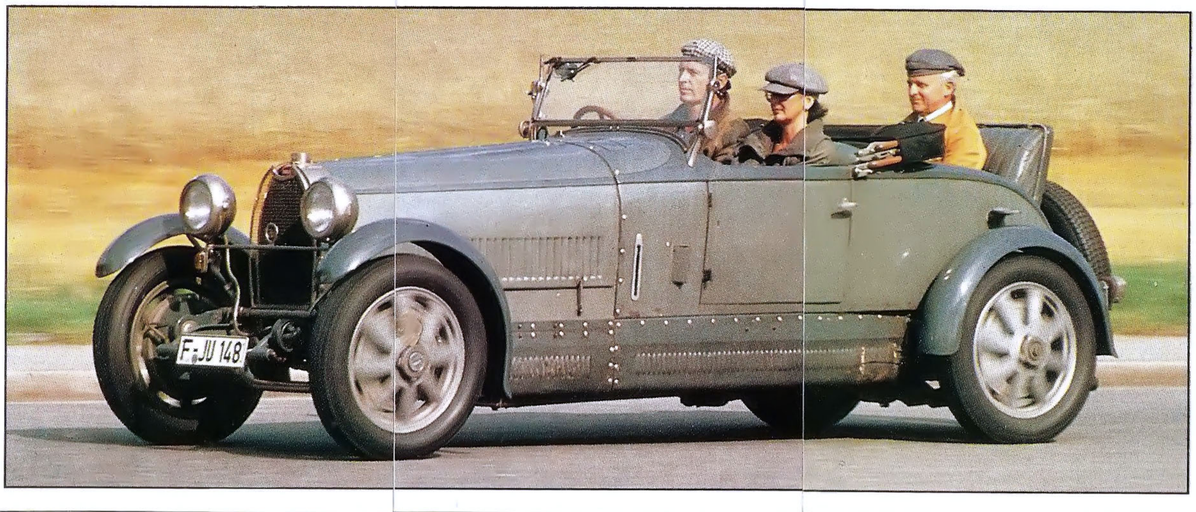
*Cadillac Aurora*

Svaki model automobila se prvo napravi od gline. Ovde se doteruje probni model »Kadilaka«

# 200–204 km/h

Ko ne bi voleo da sedne u trkački automobil, da isproba automobil Ajrtona Sene? Takva maštanja danas je teško realizovati, a ranije to, ipak, bilo moguće. Ranije ovakvi automobili nisu bili transportovani na start trke ogromnim, luksuznim kamionima, već su na start dolazili na sopstvenim točkovima.

Mogli su da uzmu učešća i u ličnom saobraćaju i svako, ko je imao dovoljno novca, mogao je da kupi takav automobil. Pogledajte, npr. **Bugatti 43**! Moguće je da pomoćno sedište ispod poklopca koji se podiže danas izaziva osmeh, ali to je stvarno bio ozbiljan sportski automobil, koji je uz pomoć svog motora od 140 konjskih snaga razvijao ogromnu brzinu. Naravno, trošio je čak 23 litra goriva.




*Bugatti 43* 200

*Volkswagen Scirocco* 200

*Fiat Abarth* 200

*Alfa Romeo 8C* 200

*Morgan Plus 8* 204

Stari model je takođe i **Alfa Romeo 80**, nastao 1937. godine. U ono vreme tako brz automobil je bila velika stvar, danas je, međutim, mnogo velika cena koju je potrebno platiti za nekoliko sačuvanih primeraka.

Brzinu su, naravno, voleli i oni koju su posedovali tanje novčanike i koji su sebi mogli da priušte skromniji automobil, npr. »Fiat«. Očekivanja i želje takvih automobilista ispunjavala je u pedesetim i šezdesetim godinama radionica Italijana Karla Abarta. Rađeni su tu delovi koji su omogućavali bolji rad motora. Kod Abarta je bilo moguće kupiti različite delove za pojedine tipove »Fiata«. Posle montiranja ovih delova automobil je dobijao krila. Na tržište je izbačeno nekoliko kompleta ovih delova.

O, još jedan stari model! – uzviknuće neko kad ugleda auto **Morgan Plus 8**. U stvari, to uopšte nije stari automobil, on samo svojim izgledom podseća na stare ti-

pove. To nije kopija nekog ranijeg tipa, već originalan i živahan starac. Prvi utisak ovde pomalo vara, »Morgan« se samo kad je spoljašnjost u pitanju drži tradicionalne forme. Ispod njegovog dugog pokrivača krije se najmoderniji osmocilindarski motor V. »Morgan« je vozilo isključivo za očvrsle ljude, trese kao seljačke taljige; u suštini to i ne treba da nas čudi, njegova šasija je delimično izgrađena od drveta... Šta, ipak, takav automobil može da učini kada se pritisne papuča za gas, to je pravo čudo. Uspeva da, ostavljajući na asfaltu debele, crne tragove, krene stotkom iz mesta.

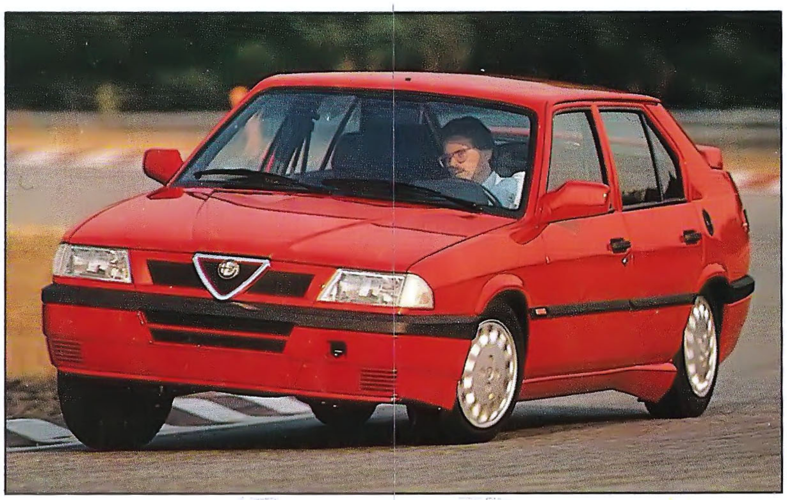
Šta bi se dogodilo kada bi neko ukrstio supersportski automobil sa terenskim vozilom? Nema potrebe nagađati, to se već dogodilo! Kao rezultat nastao je **Lamborghini LM** (Lambordžini) s vučom na sva četiri točka i gumama karakterističnim za terenska vozila, kao i sa siluetom koja je ratnička. Tu grdosiju od skoro tri tone (2,7 t) pokreće dvanaestocilindarski motor jačine 455 konjskih snaga. Uzevši sve u obzir, ne možemo reći da je on preterano skup, košta četvrt miliona maraka. Ko kupuje ova vozila, koja se, sudeći po njihovom izgledu, ne mogu koristiti za tešku terensku vožnju? Verovatno bogati šeici.

Mitsubishi Lancer 200

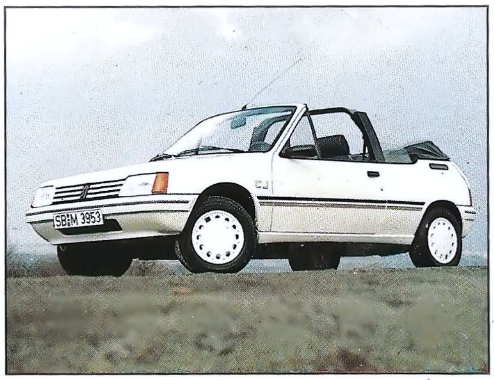
Nissan Sunny GTI 200

Motor »Alfe 33« pljosnate konstrukcije

Lamborghini 201

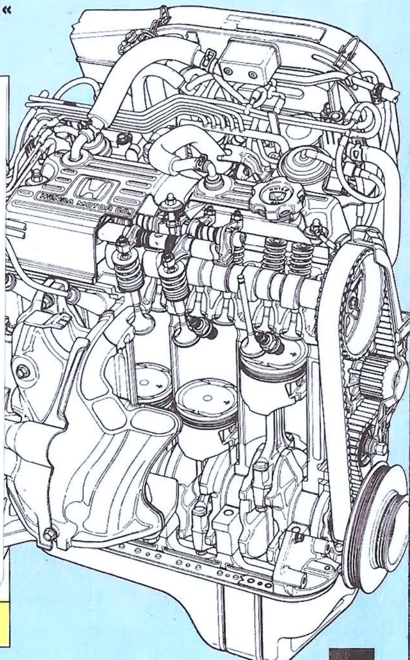


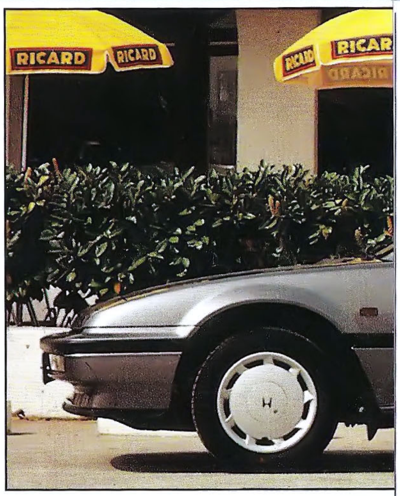
Alfa 33 16V 203




Peugeot 205 202

Pogled na unutrašnjost motora »Honde Preludi«

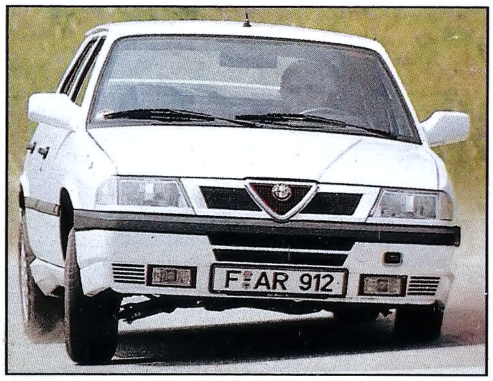




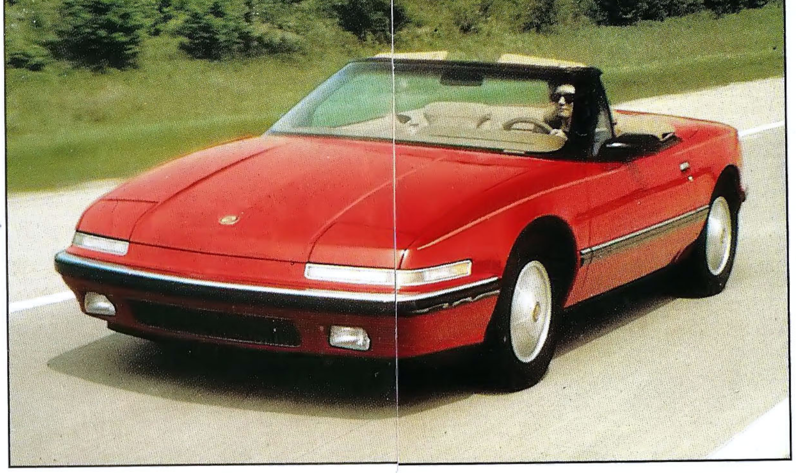

200

Honda Prelude 204

# 205–208 km/h



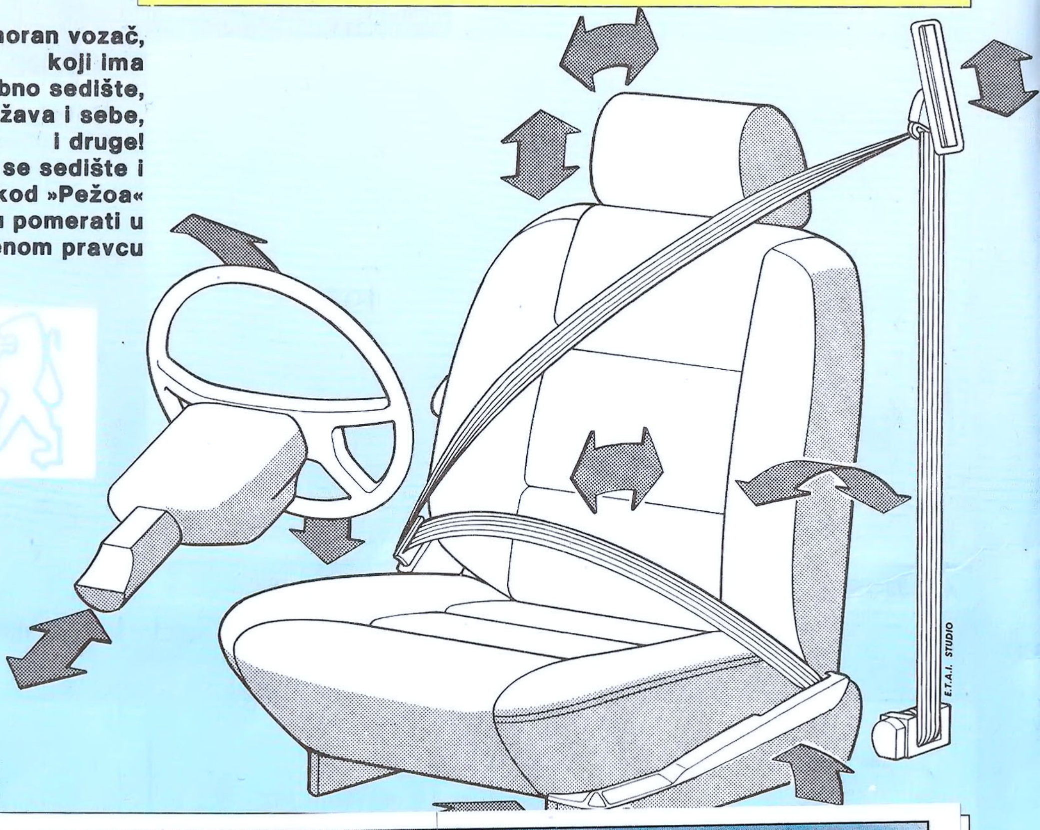

*Alfa Romeo Quadro.* 205



*Buick Reatta* 205

*Mazda 929* 205

**Umoran vozač, koji ima neudobno sedište, ugrožava i sebe, i druge! Zato se sedište i volan kod »Pežoa« mogu pomerati u željenom pravcu**



*Cadillac Allante* 205

**Quadrofoglio Verde.** »Detelina sa četiri lista« je naziv ovog tipa **Alfa Romea 33**, najbržeg automobila iz ove serije. Na šampionskim »Alfama« pronaći ćemo to ime po već tradicionalnoj magičnoj formuli. Ko sedne za volan ovakvog automobila, može se uistinu smatrati za srećnika, pošto je »Alfa« opremljena četvorocilindarskim motorom tipa »boxer«.

Na zadnjoj strani jednog automobila nalazi se tajanstvena formula: **Peugeot 405 Mi 16 + 4** (Pežo). Ovaj napis označava da je to automobil sa šesnaest ventila i vučom na sva četiri točka.

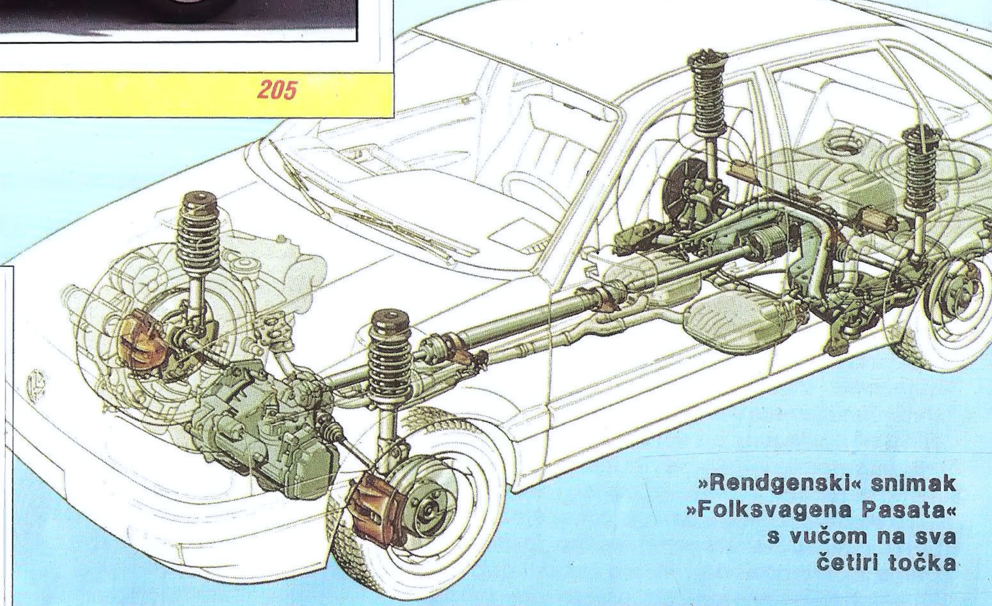
*Peugeot 405 Mi 16×4* 205

Da bi motor mogao da radi, potrebna su po dva ventila na svakom cilindru: jedan usisni i drugi izduvni. Ako želimo da rad motora ima super-efekat, onda je na svakom cilindru potrebno ugraditi po dva usisna i dva izduvna ventila. Rezultat je takav, kao kad neko trčeći diše ne samo na nos, već i na usta: jasno je da tako dobija mnogo više vazduha. Kratko rečeno, ovaj »Pežo« juri sa otvorenim ustima, jer u njegovom četvorocilindarskom motoru postoji čak šesnaest ventila koji potpomažu bržu razmenu gasova.

Postoji automobil za koji bi se moglo reći da pre leti nego što juri drumovima. To je **Cadillac Allante**, čiju je karoseriju italijanska firma **Pininfarina** ne samo projektovala, već je i proizvodi. Kada je reč o automobilima, onda je Pininfarina ono što je Pjer Karden u modi. Kada je karoserija u Torinu skoro gotova, avionom se prebacuje u Detroit, gde se dopunjuje, kako bi automobil dobio konačan oblik. Metod je malo skup, međutim, »Kadilak« je automobil bogatih.

Reanult 25 208

Honda CRX 205



**»Rendgenski« snimak »Folksvagena Pasata« s vučom na sva četiri točka**

Mitsubishi Galant 207

Toyota 2000 GT 206

Volkswagen Passat 206

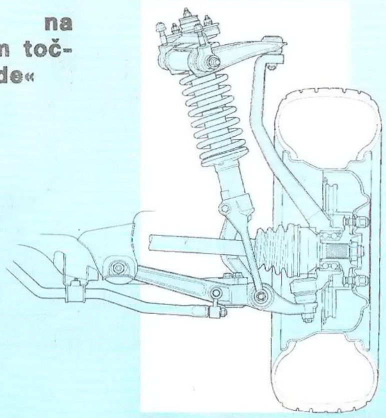
# 208–215 km/h

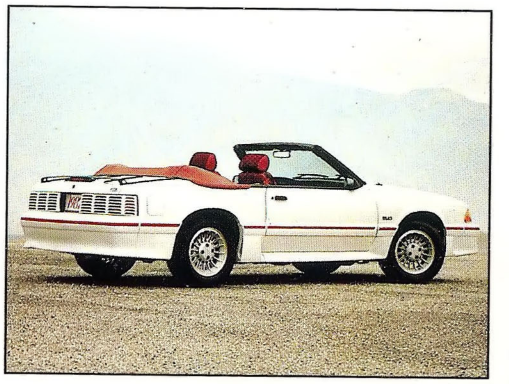
Rolls-Royce Silver Spirit 208

Honda Accord 212

Oko automobila tipa **Rolls-Royce** (Rols–Rojs) isplelo se mnogo legendi. Neke su istinite, neke nisu. U bajke je moguće svrstati npr. i to, da kada se ovakav automobil pokvari, odmah posle upućenog poziva stiže fabrički mehaničar. Istina je, međutim, takva da je »Rols–Rojs« vrlo solidan automobil koji je vredan pažnje. Većina primeraka iz 1910. godine funkcioniše još i danas. Svaki takav automobil je delo najbrižljivije ručne izrade; blatobrani i poklopac hladnjaka obrađivani su čekićem, dok nisu dobili formu tvrdog drveta, a zatim su premazivani slojevima laka i polirani sve dok nisu dobili visok sjaj. Automobil se izrađuje od najkvalitetnijih sirovina i materijala. Za pokrivanje sedišta i unutrašnjosti koristi se koža od sedam krava, ali, ne toleriše se njeno čak ni najmanje oštećenje. Razvodna tabla izrađena je od drveta plemenitih vrsta, a po želji klijenata oblažu se i drvene table, kako bi naručilac i na sledećim primercima gledao iste šare, jer se na njih već navikao. Ta snažna limuzina razvija brzinu od preko dvesta kilometara na sat. Ide ona, tačnije rečeno – plovi, skoro bešumno, tako da putnici mogu da čuju otkucaje sata. Ne postoji način da saznamo koliko je konjskih snaga za to potrebno, jer se o tome u otmenim krugovima iz pristojnosti ne govori; fabrika Rols–Rojs je odala samo toliko, da je »mnogo«. A kako to izgleda kod srodnog tipa – **Bentley** (Bentli) u turbo verziji? Pa, u njemu konjskih snaga ima »više nego mnogo«.

**Opruge na prednjem točku »Honde«**





Ford Mustang GT 211

Lancia Station Wagon 212

Mercedes 190 E 212

Honda Legend 213

VW Golf Rallye 213

BMW 325iX 213

Citroën BX 16V 213

BMW Touring 214

Alfa 75 3.0 V6 215

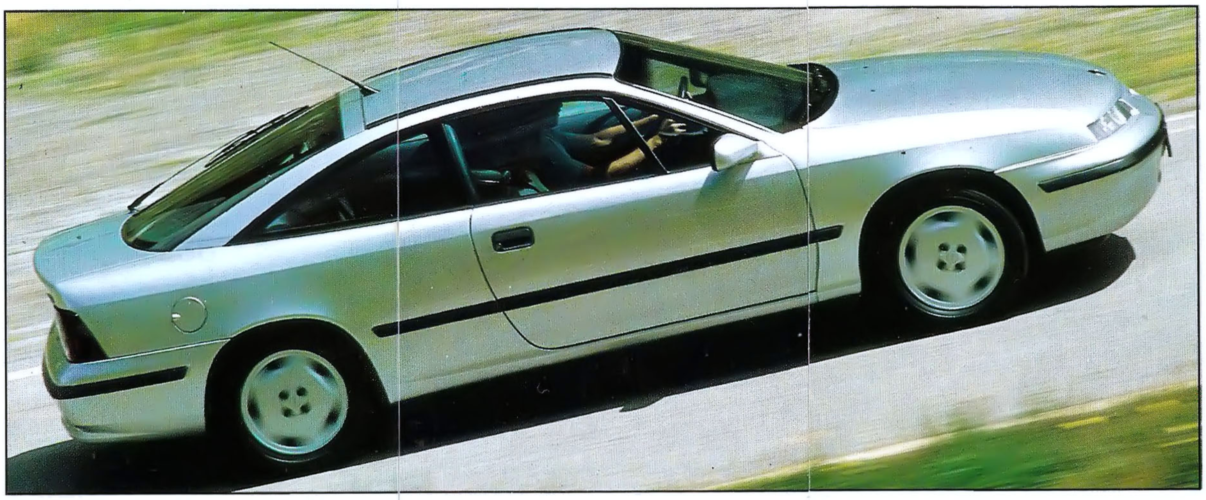
KHL-Golf 215

Mitsubishi Starion 215

*Potomci kauboja u Americi rado jašu mustange. U prvom redu čine to na* ***Fordu Mustangu****, što je mnogo sigurnije i nije u toj meri iscrpljujuće kao rvanje sa divljom grdosijom. Ne znači to da »Ford« nije u dovoljnoj meri divlji, sve vreme u njemu luduje 310 konjskih snaga! Ako neko, ipak, očekuje da kod njega vidi nekakve tehničke novine, onda se vara. Po već ustaljenom američkom stilu, ispod moderne karoserije krije se, u zadnjem delu vozila, primitivni vučni mehanizam smešten na krutim osovinama, koji je siguran samo na ravnim putevima.*

*Šasija savremenih automobila, posebno onih brzih, projektuje se na potpuno drugačiji način. Svaki točak ima svoj sopstveni mehanizam, a istovremeno se težište stavlja na to, da masa koja nije elastična bude što manja. Na taj način gume se izvanredno prilagođavaju površini puta i uvek uspevaju da nađu oslonac. Ali, za brzinu je potrebno platiti visoku cenu. Da bi automobil bio siguran čak i za vreme vožnje kada brzina prelazi dvesta kilometara na sat, potrebne su napregnute, čvrsto postavljene opruge i široke gume. Kao posledica događa se da uvek, kada se ne krećemo baš tom predviđenom brzinom, osećamo isključivo nedostatke vozila: sa jedne strane trese, s druge, međutim, preglasno šume gume. Široki točkovi nailaze na veliki otpor vazduha.*

# 215–220 km/h



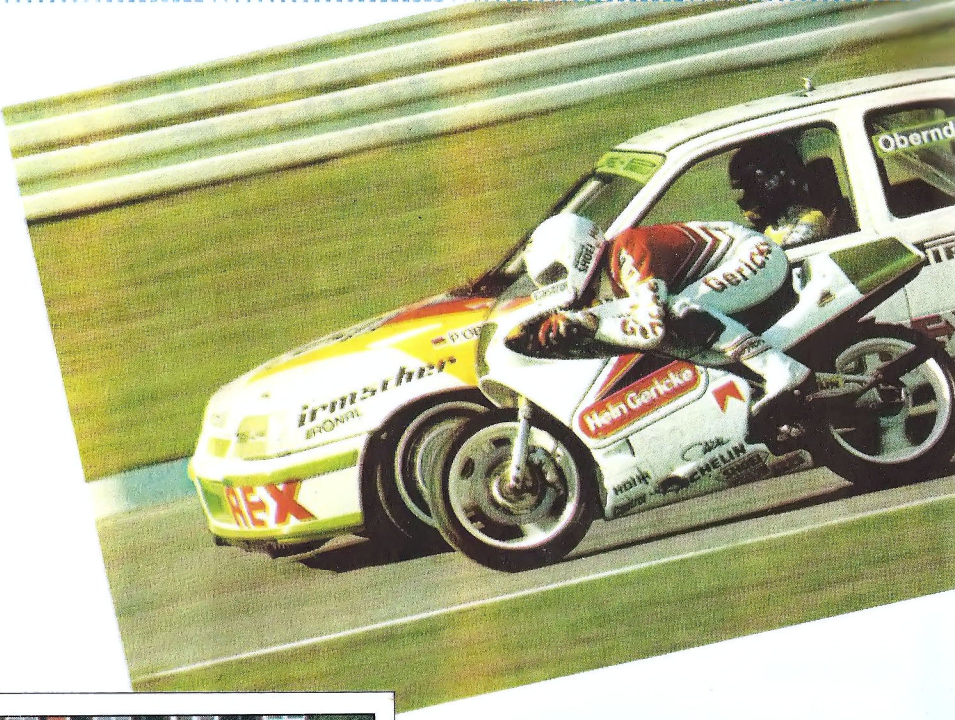
*Opel Calibra* 220

*Lancia Delta Integrale* 220

Tip »Lančia Delta Integrale« je projektovan s namerom da se dobije automobil koji će biti brz i na lošim putevima. Pobedio je u mnogim trkama i u mnogim relijima koji se boduju za prvenstvo sveta.

*Reliant Scimitar* 217

**Ko je brži? Automobil i motocikl se ne mogu sresti na takmičenju, međutim, na probnim trkama mogu. Rezultat dvoboja »Opel« – »Aprilia«: nerešeno.**




243

*Opel Vectra 2000* 217

*Mitsubishi Galant* 215

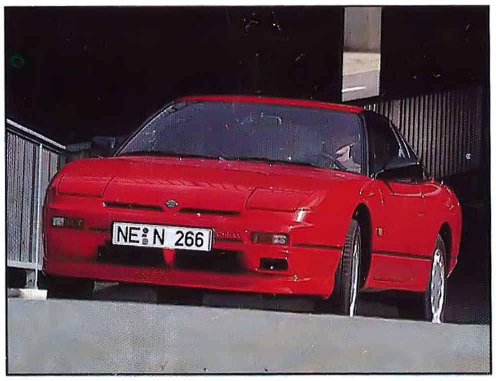
*Opel Caravan 3.0* 220

*BMW MS 325i* 216

*Audi 90* 220

246

*Toyota Celica* 219




*Nissan 200 SX* 220

*Dvesta sedamnaest kilometara za sat vremena je vrlo mnogo. Kako* **Opel Vectra** *može da bude tako brz sa svojih 150 konjskih snaga? Da bi se to shvatilo, potrebno je znati da snaga motora (i sagorevanje) pre svega služi kod savlađivanja otpora vazduha. Kod brzine veće od 200 km/h, a to možemo reći sa izvesnom dozom preterivanja, motor ne radi ništa drugo, osim što se bori sa vazdušnim vrtlozima. Ako sa istim takvim automobilom želimo da jurimo duplo brže, onda moramo u njega da ugradimo motor osam puta veće snage! Brzinu možemo, u svakom slučaju, da povećamo i metodama koje su daleko jeftinije: dovoljno je samo da obuzdamo otpor vazduha. Možemo to učiniti i samim smanjivanjem automobila. U tom slučaju, međutim, jedino bi se patuljci mogli voziti u njima. Dakle, potrebno je pronaći neko drugo rešenje. Rešenje leži u projektovanju vozila sa aerodinamičnom linijom. Baš to je primenjeno kod automobila tipa »opel vektra« i kod drugih savremenih vozila.*

*Šta uopšte znači aerodinamična linija? To znači, naime, da automobil u što je moguće manjem stepenu lomi vazduh koji ga pritiska sa svih strana. Površina vozila je glatka, linija prozora je u harmoniji sa linijom karoserije, ivice su zaobljene, kao što je to učinjeno sa automobilom u celini. Prvo se pripremi probni model koji se zatim ispituje u vazdušnom tunelu, gde ventilatori izazivaju veštački vetar a precizni aparati mere jačinu sila koje deluju na automobil. Posle mnogih proba i izvršenja sitnijih izmena oblikuje se konačna verzija automobila.*

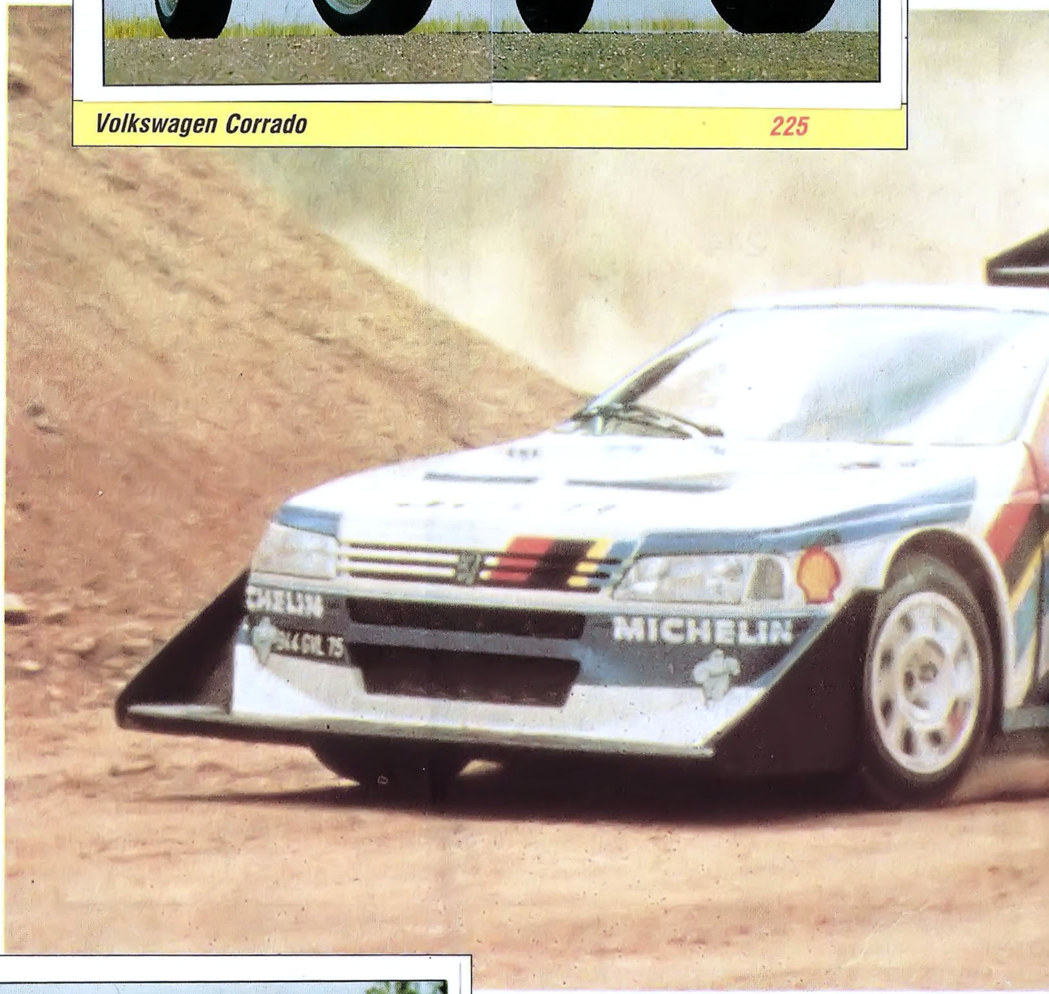
*Mali otpor vazduha sam po sebi nije dovoljan. Primer letelica nam pokazuje da vazdušne struje mogu i da ih podižu, a kod automobila je baš to opasno, jer slabi kontakt točkova sa površinom puta. Kod njih je potrebno delovanje baš suprotnih sila, onih koje povećavaju priljubljivanje vozila! U tu svrhu služe moćna »krila« na trkačkim automobilima, kao i spojleri na običnim uličnim automobilima. Ali, pažnja, nije uopšte sigurno da će jedan ovakav uređaj domaće izrade, bez probe u vazdušnom tunelu, delovati onako kako mi želimo.*

# 220–227 km/h

VW Golf G 60 220

Volkswagen Corrado 225

VW Golf Vanetta 225



Opel Senator CD 225

Lotus Elan SE 220

Toyota Celica 223

**Volkswagen »buba«** *je jedva prelazio stotku. Njegov naslednik* **Golf** *juri brzinom od 220 km/h, čini to barem tip* **GTI G 60.** *Rešenje tajne leži u skraćenici G 60. U automobilu se nalazi pumpa koja otvara nove mogućnosti kada je u pitanju aktivno snabdevanje motora mešavinom vazduha i benzina. Nasuprot turbini, koju pokreću izduvni gasovi i čiji točak sa lopaticama povećava gustinu vazduha, pumpu ubrizgavača pokreće kaiš klinastog motora. U središtu se nalazi nešto nalik na dupli klip. Dok jedan stoji, drugi se pokreće. Na taj način dve spirale ubrizgavaju vazduh pra-*

200 250 300

*BMW Z1* 225

*Jaguar 4.0* 225

*BMW M3 Folger* 225

**Ovo krilo ne omogućava lakše podizanje, već poznato reli-vozilo »pežo 405« čvršće »vezuje« za zemlju.**

vo u motor. Mana turbine je ta, što joj je potrebno malo vremena da bi počela sa radom, pa automobil sa malim zakašnjenjem reaguje na naredbe upućene preko papuče za gas. Druga mana joj je ta, što pun efekat daje onda, kada motor radi punom snagom, a to umnogome skraćuje njegov životni vek. Pumpa, međutim, reaguje odmah i vrlo uspešno pomaže rad motora čak i onda, kada on ne radi punom snagom. Kada se radi o broju 60, koji se nalazi pored slova G, on označava širinu klipa merenu milimetrima.

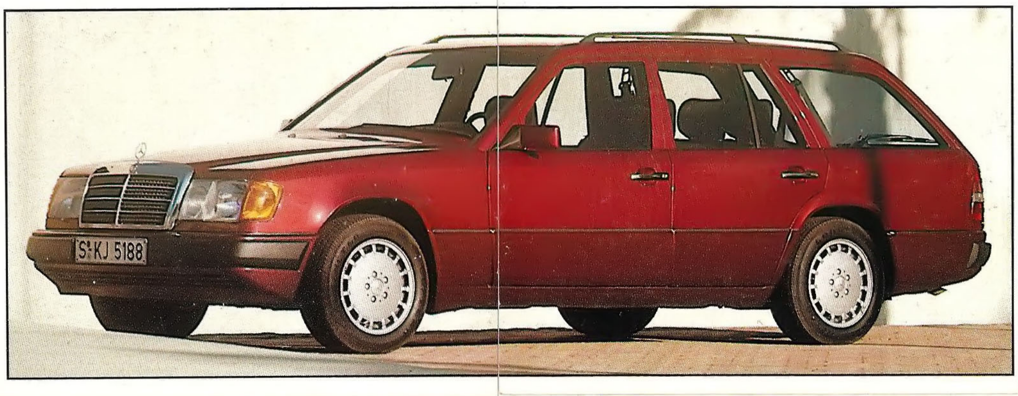
Sada je već jasno zašto ludačka snaga motora ne predstavlja sve! Iz motora prepravljenog **Golfa Venetty** turbo-pumpa »isteruje« 278 konjskih snaga, a vozilo ipak nije brže od **Volkswagena Corrado** sa njegovom skromnom jačinom od 160 konjskih snaga. Postoje dva razloga koja objašnjavaju to čudo. Prvo, efektni dodaci na karoseriji »venete« izazivaju veliki otpor vazduha, zaustavljaju vozilo igrajući ulogu posebnog padobrana. S druge strane, pak, na ovom automobilu promenjen je menjač, pa je obrtno dejstvo motora strašno veliko čak i kada automobil ide relativno polako. Dobra strana toga je ta, što automobil može fantastično da ubrza, u grupi onih, čija je brzina do 150 km/h skoro da i nema konkurenata. Ipak, on ne može da dostigne ogromnu, graničnu brzinu, jer bi se njegov motor razleteo u komade.

*BMW 530i* 227

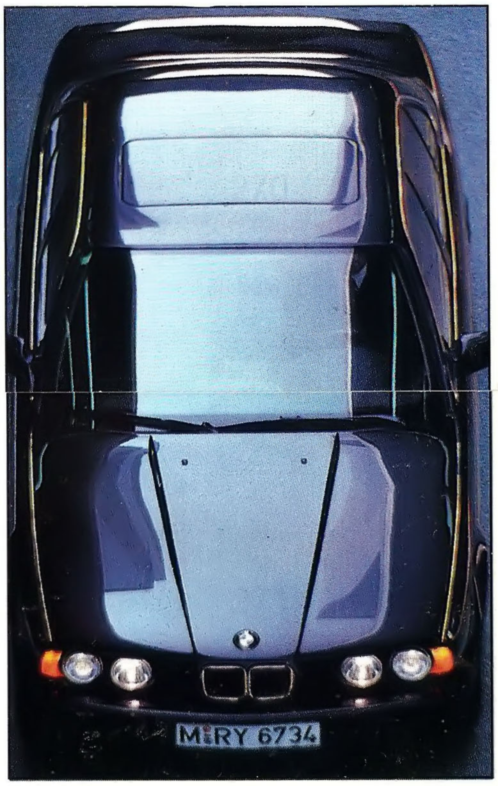
# 229–235 km/h

**Mercedes-Benz 190 E 2.5 – 16 Evolution II.** *Pokušajmo da to dešifrujemo! Mercedes Jelinek je bila jedna gospođica iz Nice čije je ime Paul Dajmler, jedan od osnivača firme Dajmler-Benc, dao svom automobilu. Karl Benc je tvorac prvog (a koji je u stvarnosti bio prvi?) automobila iz ove grupe. Broj 190 – to je najmanja karoserija »mercedesa« koja može da skriva različite vrste motora i raznovrsnu tehničku opremu. U ovom slučaju to je 2,5-litarski, injektivni (E – Einspritzung) motor, u kojem su na četiri cilindra raspoređena po četiri ventila a sagorevaju mešavinu benzina i vazduha (ima 16 ventila).*

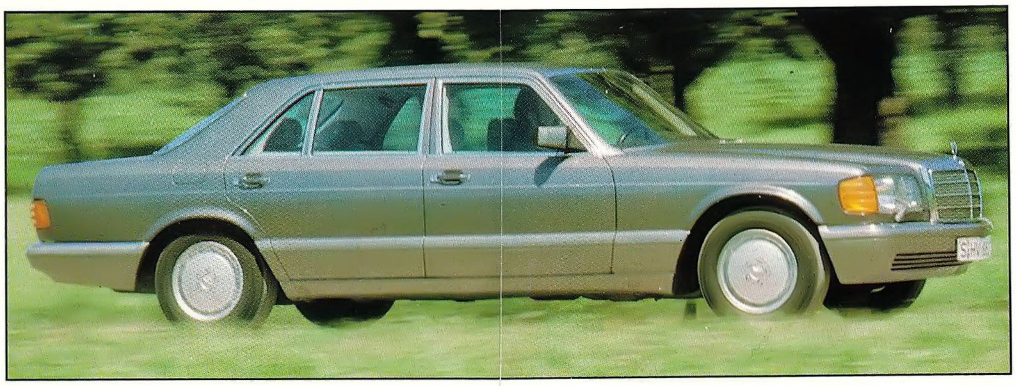
*Reč Evolution (evolucija) označava da se radi o modelu koji je, s obzirom na sportske ciljeve, dodatno opremljen. Ovaj automobil je projektovan isključivo za to da bi pobedio na reli prvenstvu Nemačke,* **Mercedes** *se, ne štedeći sredstva, pojavio sa ovim šampionskim automobilom, koji je istovremeno mogao da uzme učešće i u uličnom saobraćaju. Vozilo je bilo opremljeno nizom specijalnih dodataka, koji prosečnom vozaču nisu pružali nikakvo zadovoljstvo, međutim, na trkačkoj stazi su značili vrlo mnogo. Pošto je to bila već druga etapa »oplemenjivanja« ovog automobila, njegov naziv se završava cifrom II. Prvenstvo, ipak, nije osvojio, prvo mesto pripalo je automobilu* **Audi V8. Lancia Thema 8.32** *nije bogata tolikim mnoštvom dodataka, a ipak ima mnogo razloga da se ponosi.*



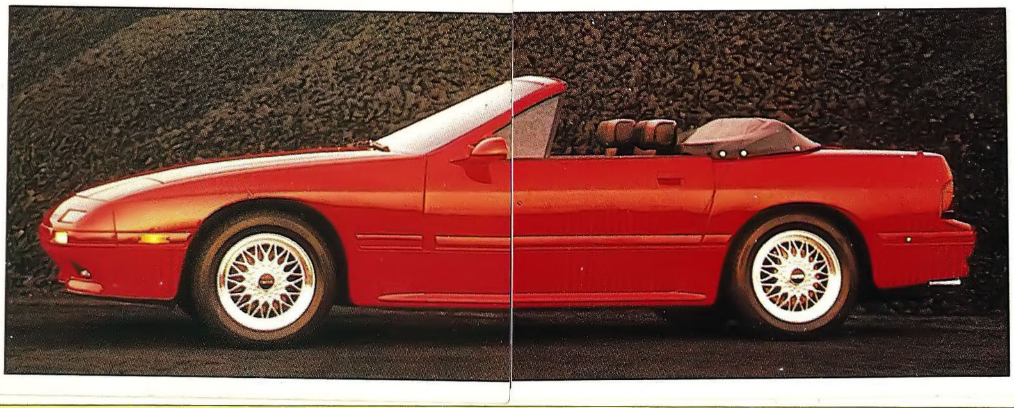

***Mercedes 300 TE*** **230**




***BMW 525i*** **230**



***Mercedes 500 SEL*** **230**



***Mazda RX-7 Coupe*** **230**

**U katalizatoru sunđeraste konstrukcije štetni izduvni gasovi menjaju svoju strukturu i postaju neškodljive materije. Automobili koji su opremljeni katalizatorima u mnogo manjoj meri zagađuju vazduh, pa je zato u mnogim zemljama dozvoljena isključivo njihova upotreba.**

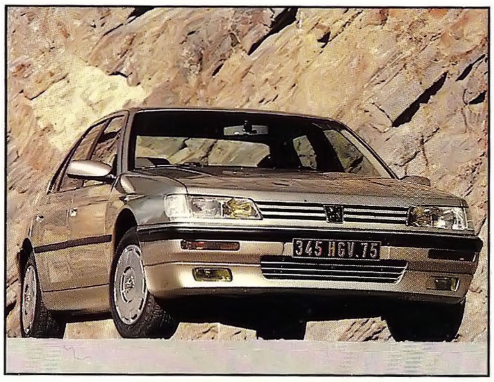
Njena karoserija, iako lišena tragova ekstravagancije, krije motor »Ferarija«! U automobilskom sportu **Ferari** je ime koje se poistovećuje sa najvišom klasom. To je jedina marka koja od početka, od 1950. godine, učestvuje na takmičenjima »Formule I«. Ovaj automobil je pobeđivao na brojnim takmičenjima, osvajao – u različitim klasama – svetska prvenstva. Njegovi »rasni« automobili spadaju u grupu onih, koji izazivaju opšte poštovanje. Pokretačku snagu »Teme« sačinjava najmanji Ferarijev motor: 3,5 litarski, osmocilindarski (otud i 8 u označavanju tipa vozila), sa trideset dva ventila; 8 x 4 = 32. Poslednjom cifrom završava se gore pomenuti naziv automobila. Ova »Lančia« budi pitanje: kakva dostignuća je moguće ostvariti uz pomoć prednje vuče? Kod ubrzanja 205 konjskih snaga do te mere podižu prednji deo vozila, da točkovi lako gube oslonac.

Nissan 300 ZX 230

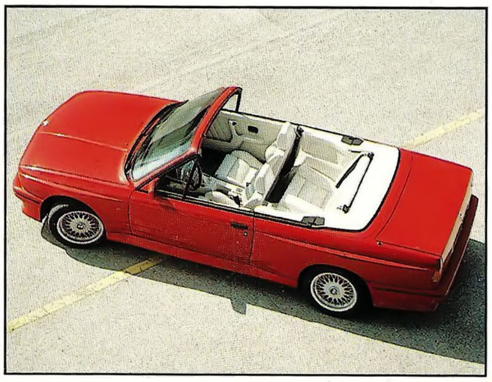
Mercedes 190 229

Sa te tačke gledišta, u boljoj situaciji su automobili koji imaju zadnju vuču, jer oni mogu takoreći da sednu na svoje vučne točkove i sa većom lakoćom »jurnu«. Taj metod konstruisanja predstavlja – pored »Mercedesa« – automobil marke **BMW**, kao i **Nissan 300 ZX**, sportski automobil koji je do danas prodat u najvećem broju primeraka. I pored svega, za najveća dostignuća sposobni su automobili sa vučom na sva četiri točka, naročito na klizavim površinama. U tom pogledu prednost ima »Audi«.

Lancia Thema 234




Peugeot 605 235



BMW M3 Cabrio 230

Audi V8 235

# 236–242 km/h

Ford Mustang GT 236

Audi 200 Avant 238

*Razočaraće se vozači–početnici, koji imaju problema sa parkiranjem. Pa, neće valjda automobil da manevriše kao bife na točkovima.*

*Pokretljivost zadnjih točkova je neznatna, skoro nevidljiva, pa značajno ne smanjuje prostor potreban za okretanje. Tu je druga prednost »Normalan« automobil sa izvesnim zakašnjenjem reaguje na pokret volana, zato što se male praznine, koje postoje između dodirnih elemenata konstrukcije, sabiraju, pa se točak pre skretanja okreće još izvesno vreme. Sve to unosi nekakvu nesigurnost, koje vozač čak nije ni svestan; tek pošto se našao u kanalu, on se čudi i pita, kako se to dogodilo. Međutim, zadnji točkovi »Nisana« skreću istovremeno sa prednjim i automobil odmah zauzima novi pravac kretanja. Kao da ide po šinama!*

Toyota Lexus 240

Panther Solo 241

Naš automobilski zoološki vrt, u kojem se već nalaze »patka«, »buba«, »panda« i »ajkula«, dobio je novog stanovnika – »svinju«. Ovo ime odmila dobio je poznati sportski automobil od pre trideset godina **Austin Healey »Pig«** (Ostin). Nazvan je tako jer je bio strašno brz i užasno težak za vožnju. Koristio je, kao svinja, čak i najmanju vozačevu grešku. Mogao je da juri brzinom od 240 km/h, ali se čak i najhrabrijim, kod izvođenja ove tačke, podizala kosa na glavi.

Koliko se samo razlikuje **Nissan MID–4**, pravi uzor dobrote! Ugrađene su u njemu mnoge tehničke inovacije samo zato, kako bi vozilo ispravilo greške vozača. Nije dovoljno što MID–4 ima vuču na sva četiri točka, moguće je upravljati svakim točkom posebno!

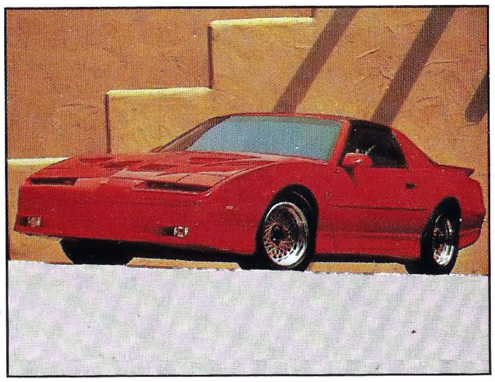
Mercedes 300 237

287

*Porsche 944 S2* 240

*Austin Healey* 240

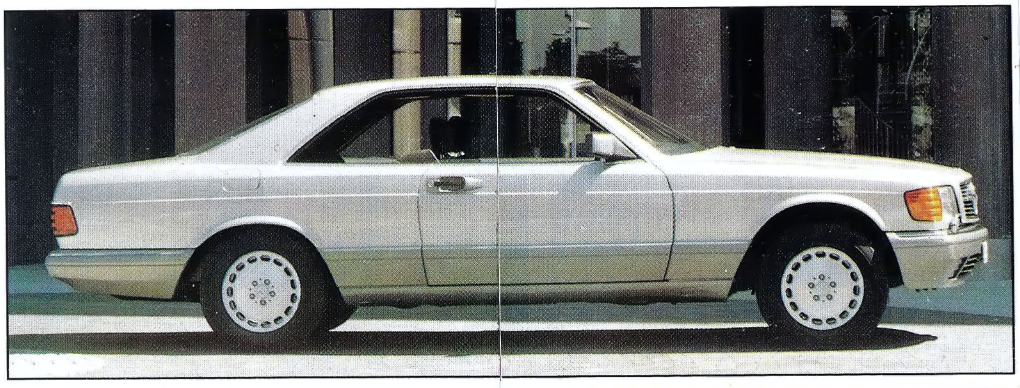
*Nissan MID-4* 240



*Pontiac Firebird* 241

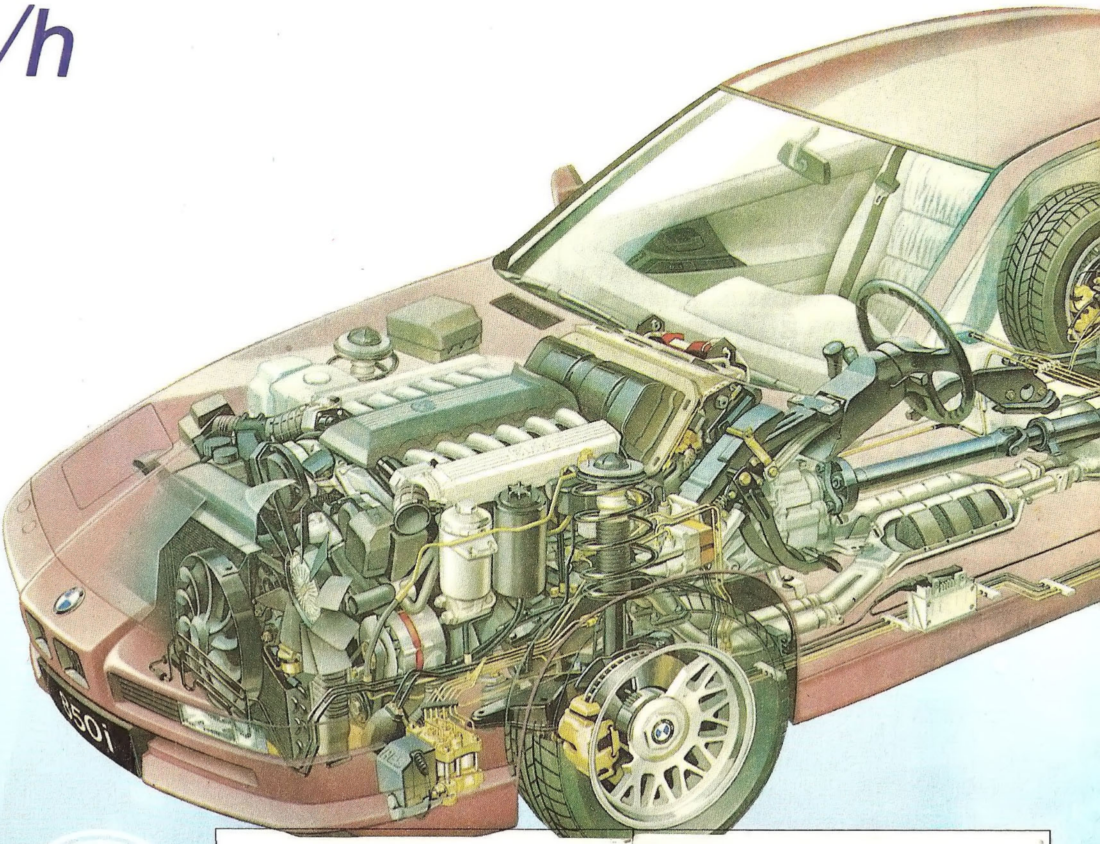
**U duelu između automobila s dizel-motorom i onih koji koriste benzin i među »Mercedesima« pobeđuje onaj, koji koristi benzin. Dizel, zauzvrat, manje troši.**

*Donkervoort D10* 242



*Mercedes 560 SEC* 240

# 243–250 km/h



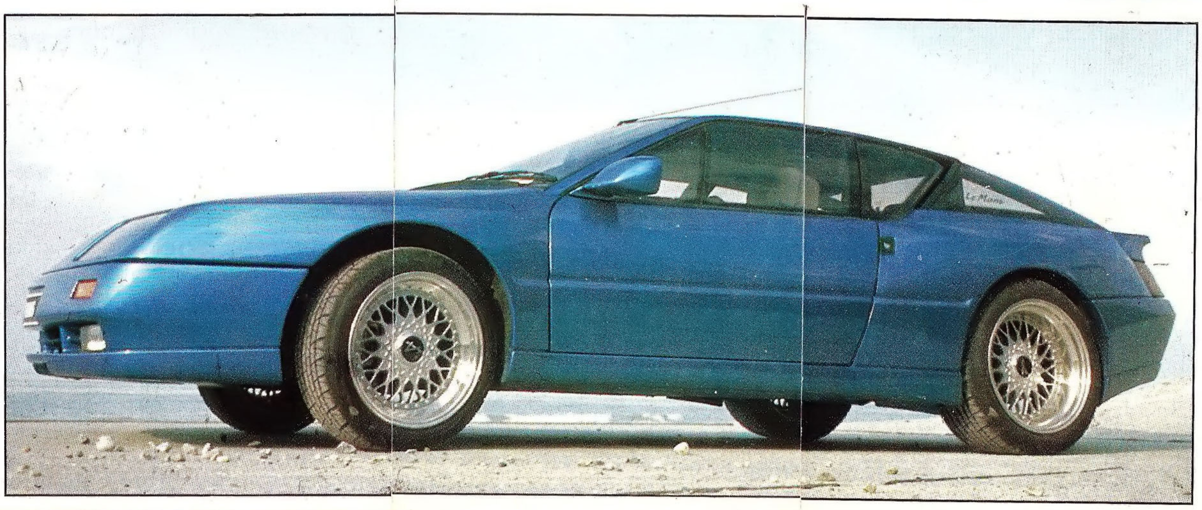

*Došli smo do opasne granice. Brzina od 250 km/h nije šala. Čovek je retko sam na putu, a teško je očekivati da će se ostali vozači prilagoditi našoj ludačkoj brzini. Daleko napred vozač kamiona pogleda u ogledalo i mirno se sprema za preticanje. Zašto ne, pa video je samo nekakvu tačku. Ta tačka, to je naš automobil. Sa razlikom u brzini od 150 km/h jurimo ka prepreci koja se iznenada pojavljuje na putu... Što je neko brži, to na njemu leži veća odgovornost, mora paziti i za druge!*

*Ali, kad bismo čak bili sami na putu, ostaje nam važno pitanje. Koliko će izdržati gume? U masivnim automobilima, onim koji su pripremljeni za velika dostignuća, gume su izložene izuzetno velikom opterećenju, pa ako naglo dođe do njihovog pucanja... to košmarno pitanje prati kako* **Mercedes,** *tako i* **BMW**, *pa oni, odbacujući svoje sportske ambicije, smanjuju brzinu svojih automobila na 250 km/h.* **BMW** *takođe ne juri brže, iako je njegov kraljevski motor V12 sposoban za veće brzine. Kada se dostigne gornja granica, elektronika koja diriguje motorom počinje da smanjuje doze benzina, a na kraju deluje brutalno: isključuje paljenje.*

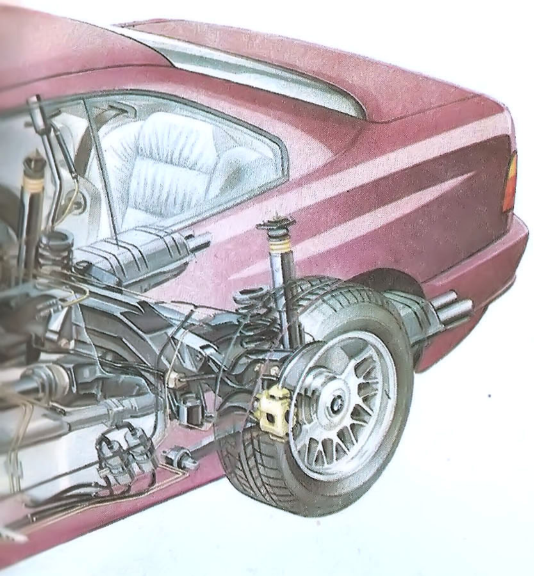
*Ono što je među luksuznim automobilima* **Rols–Royce**, *to je u grupi sportskih automobila* **Aston Martin.** *Opremljenost vozila, alumini-*

*Opel Omega 3000 24V* *244*

*BMW 850i* *250*



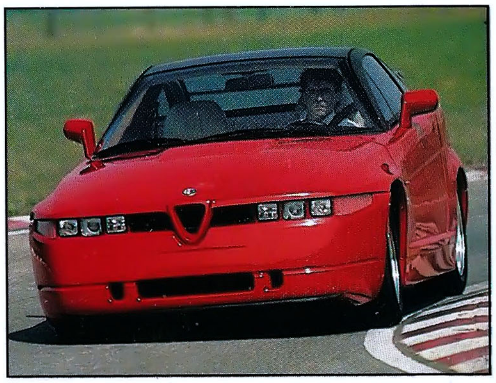
*Renault Alpine V6 Turbo* *243*



»Rendgenski« snimak BMW 850i

*jumska karoserija zadovoljiće i najprobirljivije zahteve, a trajnost tih automobila je, jednostavno, neograničena. Danas, u doba proizvodnih traka, automatizovane i robotizovane proizvodnje, svaki motor* **Aston Martina** *izrađuje samo jedan čovek, sve do poslednjeg zavrtnja. Taj zavrtanj pričvršćuje za glavu cilindra bakarnu pločicu na kojoj je ispisano ime majstora.*

*Ko ne voli konfekcijske proizvode, neka kupi* **Alfu Romeo Zagato!** *Zagato je italijanska firma koja proizvodi karoserije, a poznata je po pomalo divljem i ratničkom izgledu svojih automobila. Ovaj automobil ne predstavlja izuzetak, svojom siluetom kao da uzvikuje: – Pažnja, dolazim! Maleni farovi funkcionišu izvanredno, smeštena su u njima ogledala i jaka sočiva. Unutrašnjost vozila – onakva, kakava je u trkačkom automobilu: nema nikakvih suvišnih predmeta, međutim, u njemu je sve što je potrebno za brzu vožnju. O izolaciji od buke nije vođeno mnogo računa, muzika motora V6, koja ovde dopire, razgaljuje ustreptalo srce. Vozeći ovaj automobil, ne moramo se plašiti da ćemo na svakom uglu sresti vozilo slično ovome. Isključeno je to i zbog same cene koja se ne iznosi u javnost. Ona se saopštava samo zainteresovanim kupcima. Uostalom, ovaj automobil se proizvodi u vrlo malim serijama.*



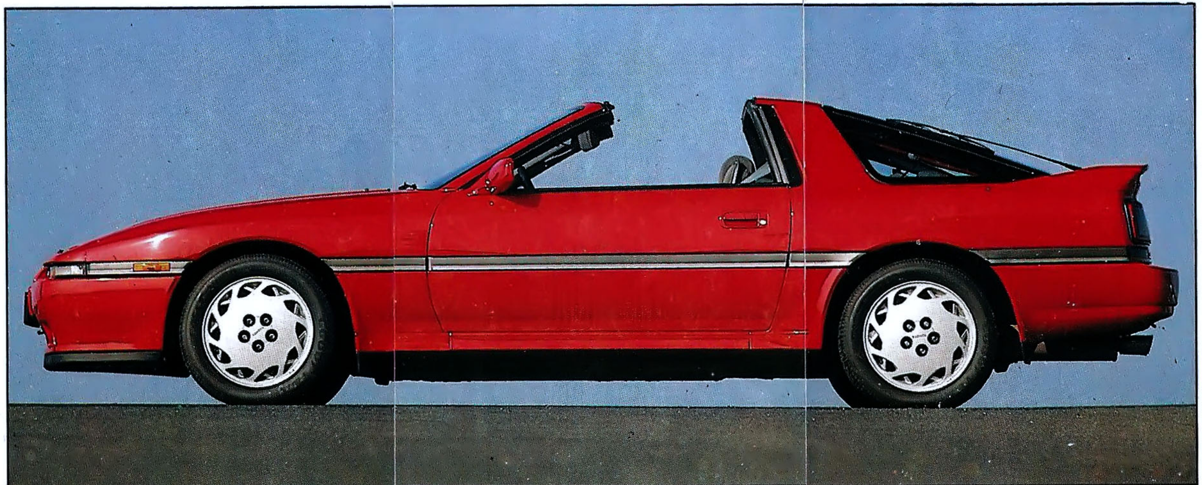
*Alfa Romeo Zagato* 245

307

*Audi Coupe S2* 248

*Chevrolet Corvette* 250

*Aston Martin Virage* 250



*Toyota Supra* 245

# 250–270 km/h

*Mercedes 500 SL* 250

*Lotus Esprit* 254

*Inženjere koji su projektovali model* **Mercedes–Benz 500 SL** *vodila je samo jedna ideja: podariti mu sve! Najbolji primer za to je rešenje krovne konstrukcije. U osnovi, ovo je otvoren automobil, čak ni sigurnosna cev ne bije u oči, iako je očigledno da ona postoji, samo, smeštena je na zadnjem delu i tamo stoji sve dok senzori ne jave da postoji opasnost od prevrtanja. Tada se zaštitni ram, u jednom momentu, uspravlja i, ako je to potrebno, zaustavlja masu vozila koje staje kao ukopano.*

*Opel Manta* 255

314

*Mitsubishi 3000* 260

*ali dugotrajan i tvrd aluminijumski krov. Tada je skoro nemoguće razlikovati njegovu karoseriju od karoserije »Kupea«.*

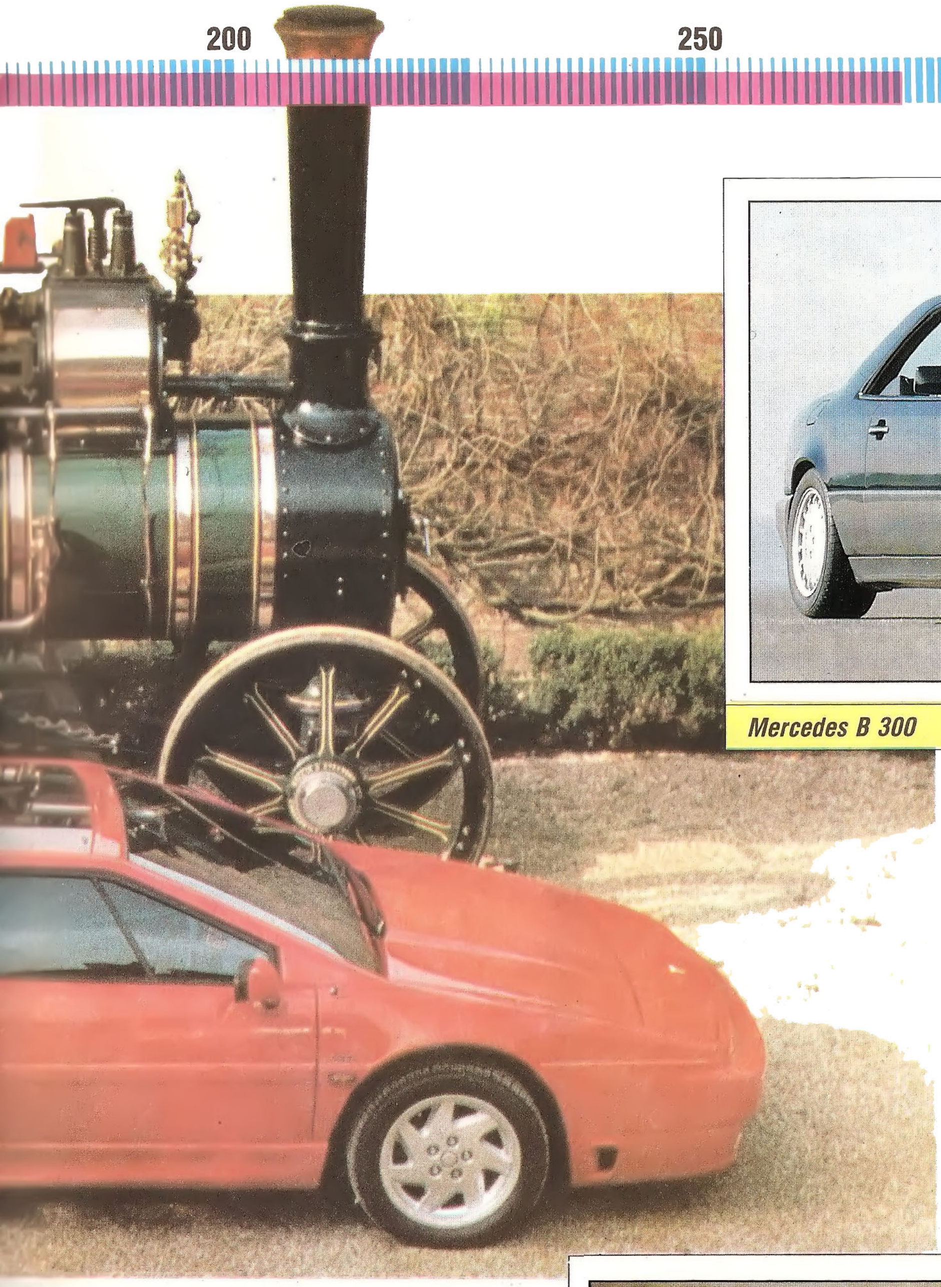
**BBR Cosworth Sierra** *je vuk u ovčjoj koži. Ovu ovčju kožu predstavlja naizgled nevina, udobna karoserija za pet osoba. Vuk je, međutim, turbo-motor sa četiri ventila marke* **Cosworth,** *delo iste one male engleske firme koja je izradila motor sa najviše uspeha u takmičenjima »Formule 1«.*

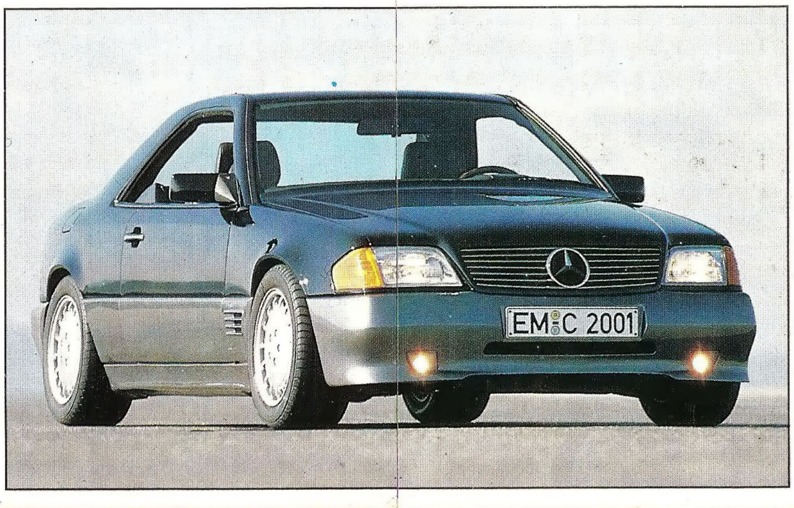
*Kada se govori o sportskim automobilima onda mnogi s razlogom odmah pomisle na* **Porsche.** *Automobil sa šesnaestocilindarskim motorom tipa* **boxer,** *koji ima vazduš-*

*BBR Cosworth* 259

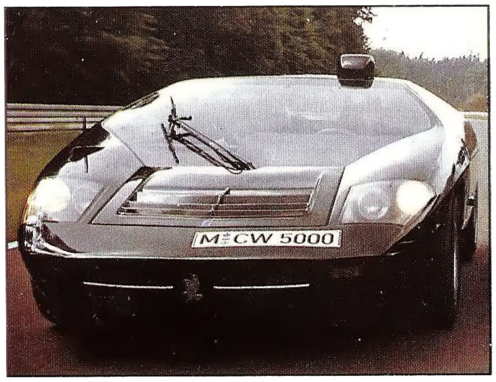
*Porsche 911 Carrera* 260

200 250 300



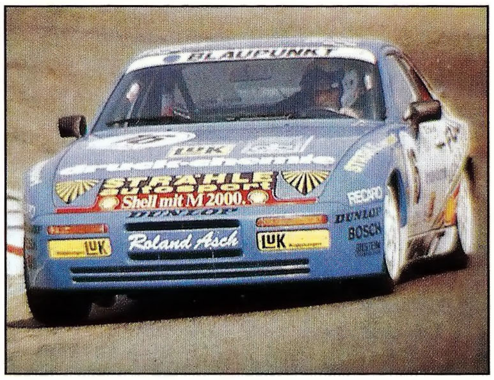



*Mercedes B 300* 250

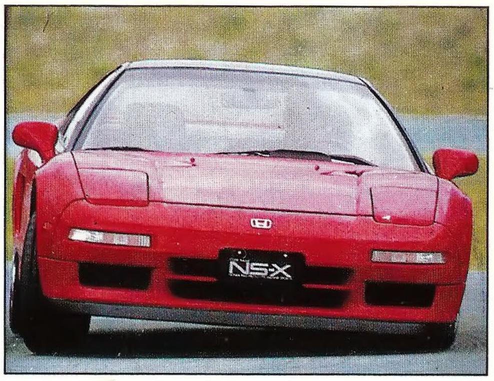



*Isdera Imperator* 262

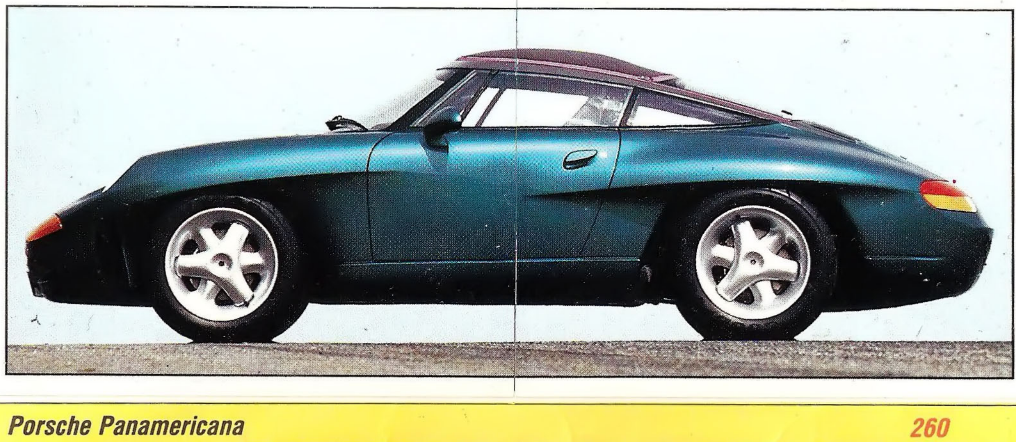
no hlađenje, proizvodi se u mnogo verzija. Svaki primerak se odlikuje velikom brzinom i kvalitetom, a proizvođač daje, kada je u pitanju otpornost karoserije na koroziju, desetogodišnju garanciju. U slučaju **Honde NSX** nema potrebe za garancijom pošto je skoro čitav automobil izrađen od lake, dugotrajne i jake aluminijumske ploče. Japanci ne kriju da sa ovim superautomobilom, čiji je motor smešten ispred zadnje osovine, gde se obično nalaze zadnja sedišta, žele da preuzmu dosadašnju klijentelu Ferarija.



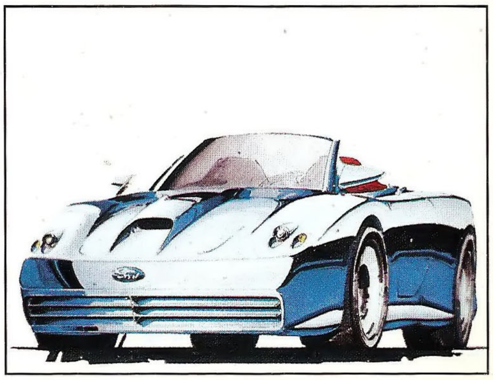

*Porsche Carrera* 270




*Honda NSX* 270

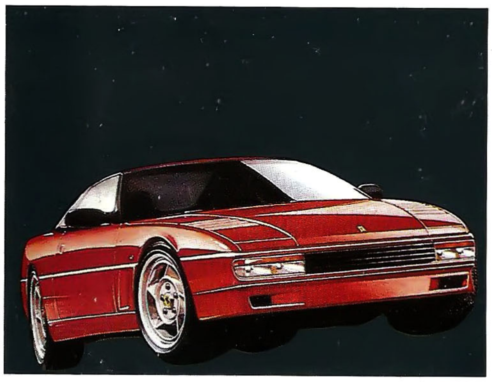


*Porsche Panamericana* 260



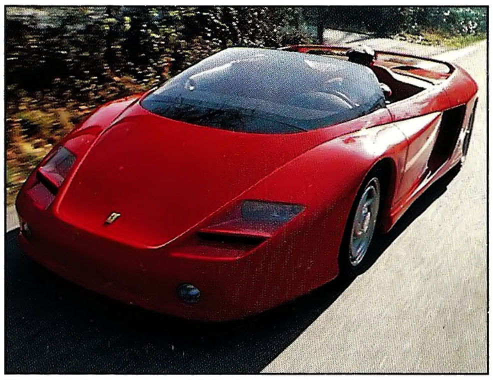
*Ford RS Cosworth* 270

# 270–295 km/h



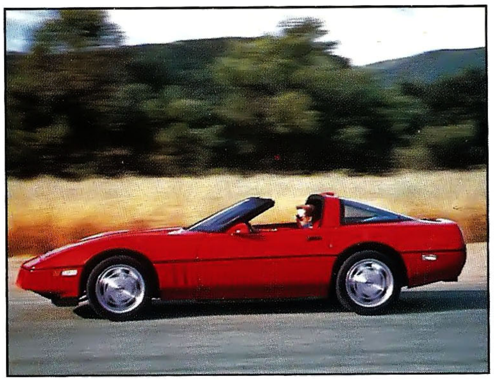
Ferrari 512 GT 270

BMW Alpina Biturbo 288



Pininfarina Mythos 275

Ford GT–40 270



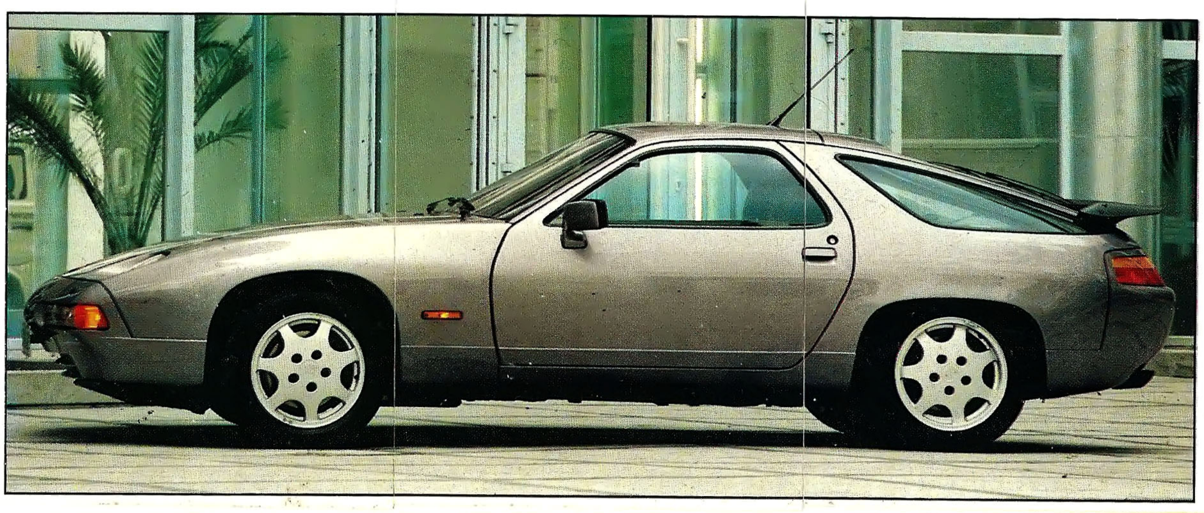
Chevrolet ZR–1 290

Lancia ECV–II 290

Ko ne bi stao kao ukopan kada ugleda automobil **Ferrari 512?** Ovo »punokrvno« vozilo poreklom iz Modene, na čijem amblemu dominira pravi konj–lepotan, nije obično prevozno vozilo. Projektovan je za dve osobe, u prtljažnik može da stane najviše aktovka. Pre bi se moglo reći da je ovo automobil za izvanredne poznavaoce tehnike i fanatične zaljubljenike u brzinu. Njegov dvanaestocilindarski motor, zapremine 5 litara, ima jačinu od 360 konjskih snaga.

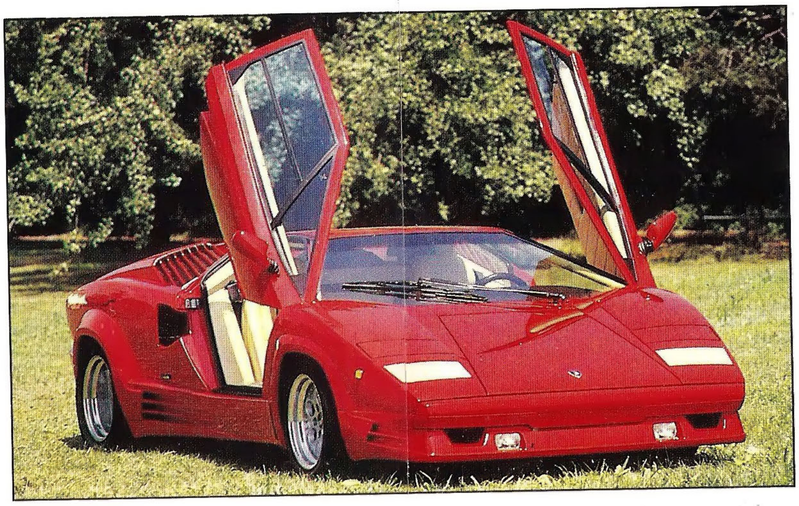
Sličan mehanizam kao kod Ferarija nalazi se i u automobilu **Pinifarina Mythos,** ali, taj automobil bismo uzalud pokušavali da kupimo jer se on ne proizvodi serijski. Proizvode se samo studijski primerci, takozvani prototipovi. Ali, zato se model 348 u Ferariju proizvodi u najvećim količinama. To je, uistinu, vrhunac tehnike. Njegov osmocilindarski motor je, posle izvesnog modifikovanja, ugrađen u automobil **Lancia Thema.**

Evo, pred nama je obavijeni legendom »uništitelj Ferarija« – **Ford GT 40!** Šezdesetih godina Henri Ford je želeo da kupi celu firmu Ferari, čiji su automobili pobeđivali na svim trkama na kojima su učestvovali, između ostalih i na poznatoj trci 24 sata Le Mana. Do sporazuma nije došlo, pa je Ford odlučio da stvori sopstveni torpedo, u čemu je stvarno uspeo, jer je njegov pulen ostvario čitavu seriju uspeha. A u trci 24 sata Le Mana pobedio je čak četiri puta!



Porsche 928 GT 275

U »lambordžiniju« je sve neobično. Model Diablo juri kao lud sa svojim dvanaestocilindarskim motorom, zapremine 5,7 litara; u toku četiri sekunde dostiže stotku.

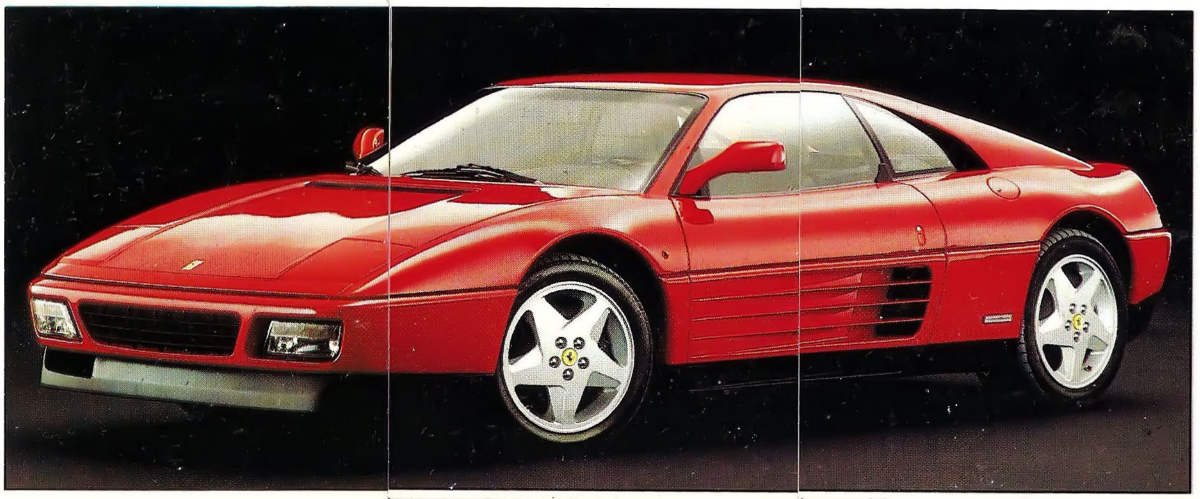


Lamborghini Countach 295

*– Ako neko kupuje* **Lamborghini,** ne kupuje ga samo zato da bi jurio velikim brzinama, već i zato da ga ima i voli – rekao je Feručio Lambordžini, tvorac firme čije je sedište takođe u Modeni. **Countach,** čiji naziv znači »radost življenja«, takođe je stvoren da bi bio ponos svog vlasnika, dragocenost kojoj bi se drugi sa zavišću klanjali.

**Lancia ECV II** *je automobil čiju je izradu sve vreme pratio peh. Fabrika, koja je na svom kontu imala seriju uspeha u trkama za prvenstvo sveta automobilista, u ovoj automobil uložila je sve svoje iskustvo i znanje, kako bi on čitav niz godina jezdio drumovima. Šta je od toga ostalo: samo što je automobil bio gotov, zajedno sa ostalim nakazama, kao suviše opasan, isključen je iz saobraćaja.*

*Za razliku od Lancie ECV II,* **Chevrolet Corvette ZR–1** *i* **BMW Alpina Biturbo** *su bili serijski proizvođeni. Corvette samom svojom pojavom naglašava svoje fantastične mogućnosti, dok modifikovani u Alpini BMW liči na atletičara koji u odelu pobeđuje na takmičenju.*



Ferrari 348 280

# Preko 300 km/h

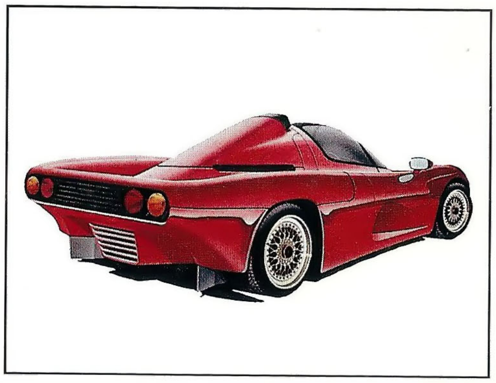
Šta znači, kada su u pitanju ovi superautomobili, pojam granične brzine? Ako se radi o normalnim automobilima, odgovor je jednostavan: potrebno je kod najveće brzine papuču za gas pritisnuti do daske, pa kada automobil ne dobija više ubrzanje, možemo zaključiti da je dostigao maksimalnu brzinu. Ako se, pak, radi o trkačkim automobilima, svejedno da li se radi o **Mercedesu** ili **Nissanu,** onda njihova granična brzina nije određena. Oni imaju, u zavisnosti od trkačke piste, različite menjače, odabrane tako da motor na najdužim pravim deonicama dostigne maksimalni broj obrta. Kada bismo pronašli vrlo dug i prav deo puta i kada bismo pritisnuli papuču za gas do daske, automobil bi još izvesno vreme dobijao ubrzanje, a onda bi se njegov motor raspao.

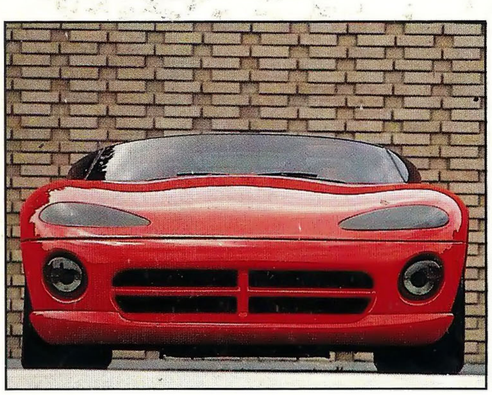
**Ferrari F–40** je projektovan radi opšteg uživanja i sa namerom da to bude najbolji sportski automobil na svetu. Sve na njemu je najbolje i najskuplje. Kad bi mogao da se kupi, koštao bi 440 hiljada maraka. Međutim, to nije moguće, proizveden je u svega nekoliko primeraka i za sve su se javili kupci još u pretprodaji. Neko bi mogao da pomisli kako srećni vlasnici auta F–40 jure drumovima sa širokim osmehom na usnama. To je naivna pretpostavka! Pa, on sada košta milion maraka, a niko nije lud da toliko bogatstvo izveze na ulicu. Svaki F–40 se sada čuva u dobro zaštićenoj garaži, pa je tako postao najsporiji automobil na svetu!

Nije uopšte laka stvar razviti brzinu na ovako neobičnom automobilu. Na autoputu bi to bilo izazivanje sudbine, na trkačkoj stazi, s obzirom na kratke prave deonice, to nije moguće. To bi bilo moguće učiniti jedino na pisti Nardo, u južnoj Italiji, koja ima oblik pravilnog kruga pre-

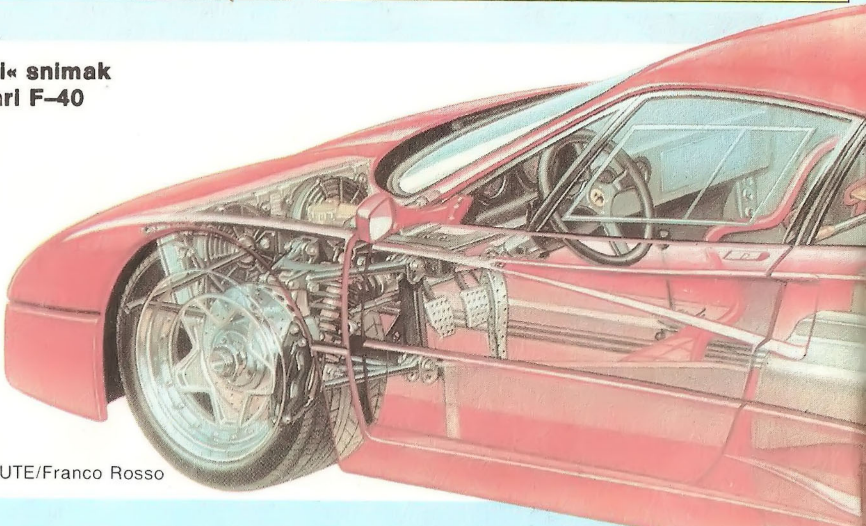
Mercedes C–111 300

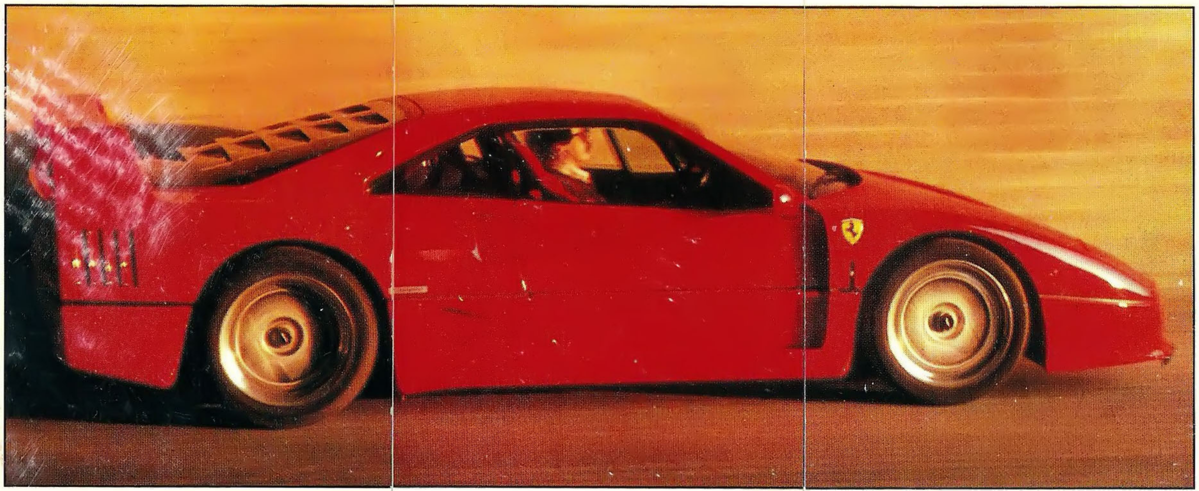
Zender Fact–4 Biturbo 300


Yamaha Formel–1 300

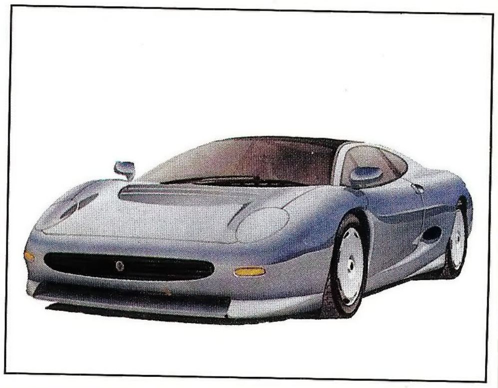

Dodge Viper 300

»Rendgenski« snimak marke Ferrari F–40

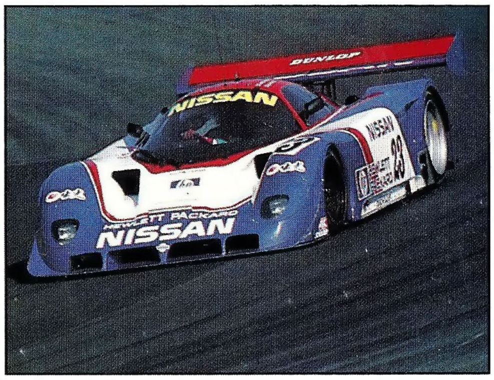

© QUATTROROUTE/Franco Rosso


Ferrari F–40 324

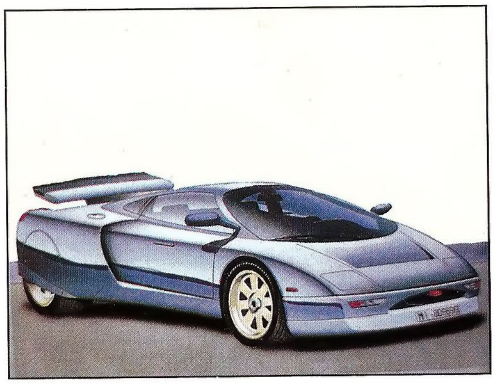
*Ferrari 365 GTB* 320



*Jaguar XJ 220* 350



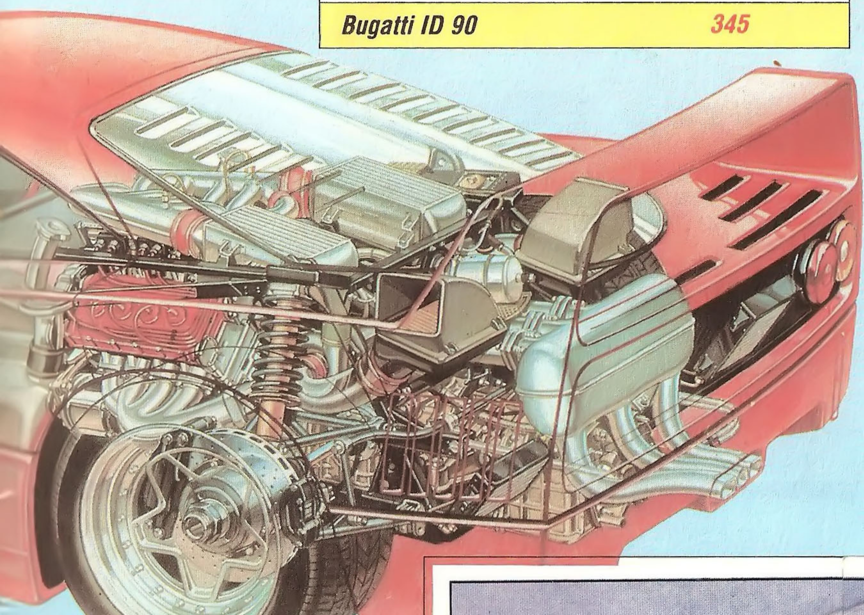
*Nissan R 89 Turbo* 360

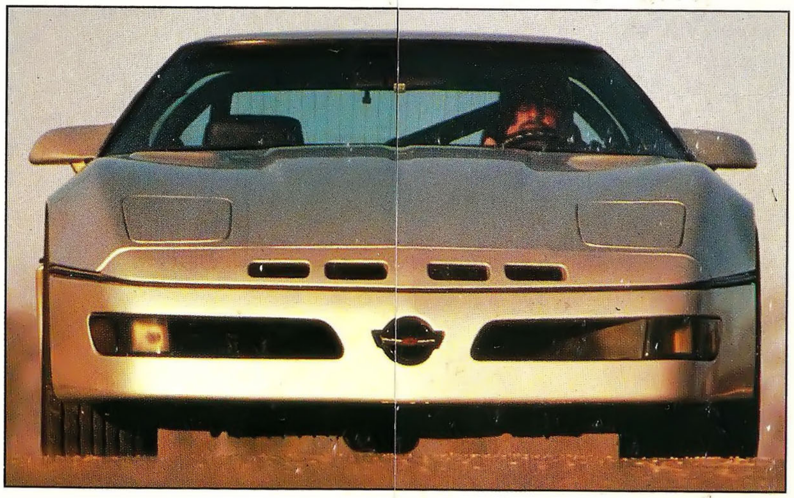


*Bugatti ID 90* 345

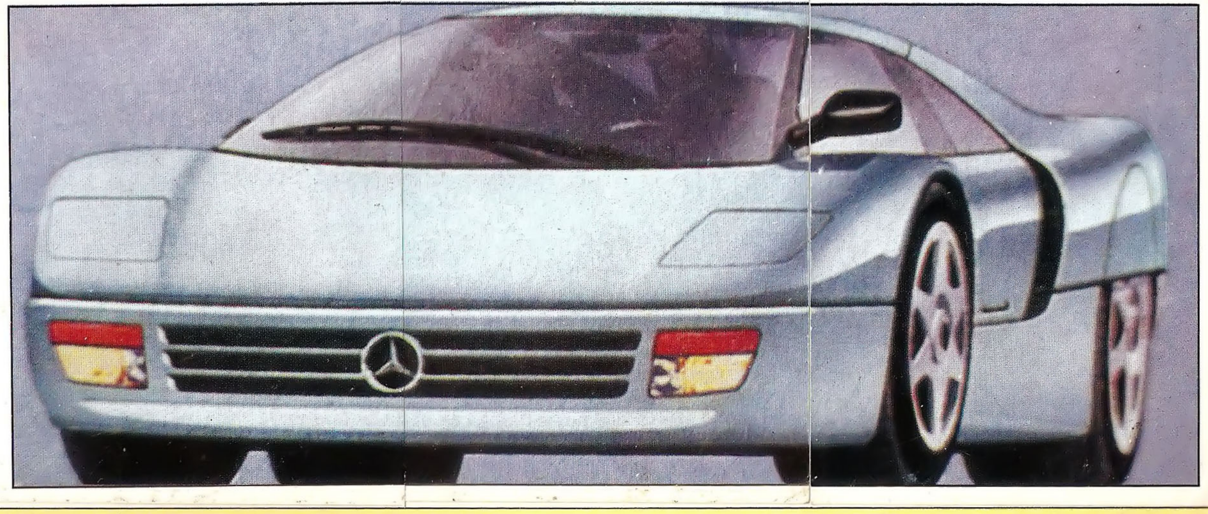
čnika tri kilometra i praktično izgleda prava. Ko ima para da kupi F–40, taj sigurno može i da zakupi pistu. Ostaje samo nedoumica, da li će noga na pedali za gas zadrhtati?

Baš iz tog razloga naš rekorder u pogledu brzine – **Chevrolet Corvetta** tipa **Sledgehammer** (čekić) – poveren je vozaču koji ne zna za strah. Seo je za volan profesionalac, montirane su specijalne gume i, na glatkom dnu isušenog slanog jezera, izvršena je proba. Rezultat – u toku nekoliko sekundi brzina je iznosila 408 km/h. Rekordna je i cena **Sledgehammera:** 700 hiljada maraka!

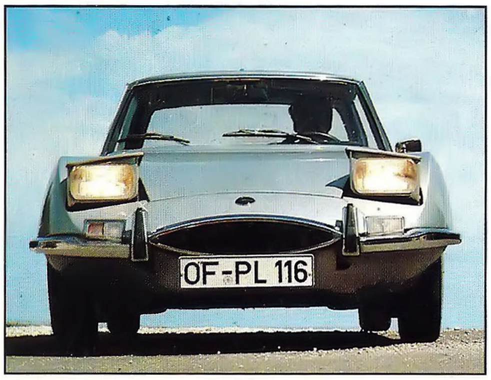




*Callaway Corvette Sledgehammer* 408

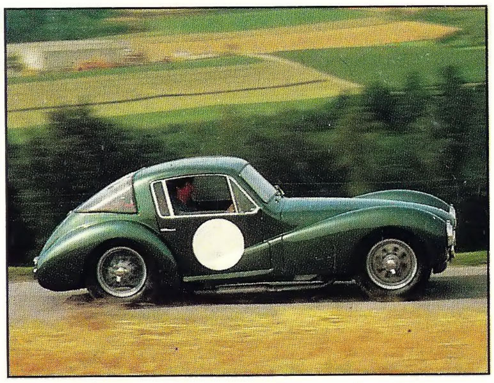


*Mercedes C–112* 400

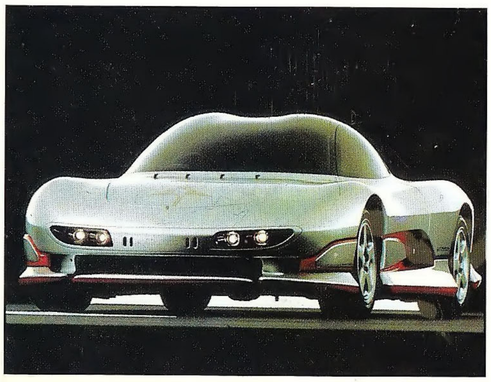


Matra 200

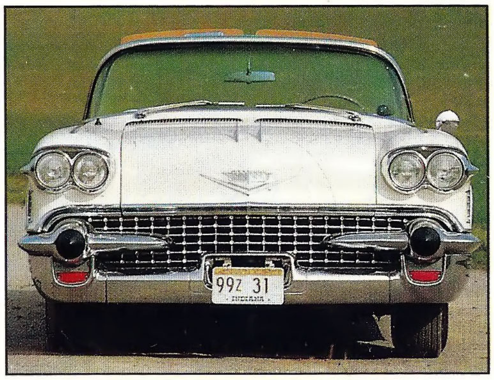
Mercedes 300 SL 260



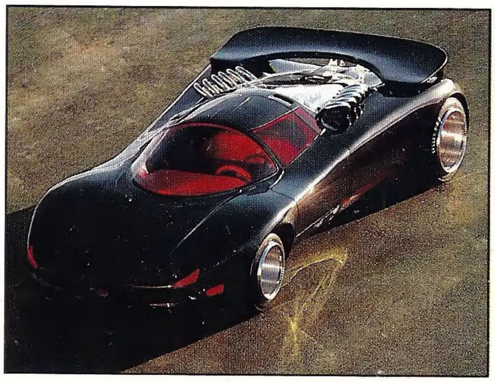
Aston Martin DB3 205



Mitsubishi HSR-II 330



Cadillac V8 190



Franco Sbarro 300

# SAKUPLJAČIMA SLIČICA

Dragi mali prijatelji!

Evo nas opet, posle duže pauze, u svetu ponosnih drumskih kraljeva, koji se prosto utrkuju u eleganciji, lepoti, brzini i racionalnosti. Ima onih od kojih zastaje dah, kao da dolaze iz nekog drugog, budućeg vremena, a ima i onih starih, dobrih i večitih . . .

Naravno, i ovoga puta će naš Klub kolekcionara nagraditi sa jednim lepim poklonom svoje verne kolekcionare koji nam šalju prazne kesice. Svaki kolekcionar koji nam pošalje

200 KESICA – DOBIJA ČAROBNI PAKET DEČJIH NOVINA

Prazne kesice pošaljite na sledeću adresu:
DEČJE NOVINE – KLUB KOLEKCIONARA
32300 Gornji Milanovac
Tihomira Matijevića 4

## SAOPŠTENJE KOLEKCIONARIMA

Molimo da se prilikom slanja kesica pridržavate sledećih uputstava:

- Kesice pakovati u čvrste koverte ili kartonske kutije, kako se u transportu ne bi oštetile.
- Na pošiljci tačno naznačiti koliko ona sadrži kesica.
- Adresu ispisati čitko, štampanim slovima, sa tačnom naznakom mesta, ulice i broja.
- Pošiljke koje ne sadrže potpunu adresu, kao i pošiljke oštećene zbog lošeg pakovanja, nećemo uzeti u obzir za nagradu.

© Edizioni Panini.
Album SUPERAUTO – 1992.
Izdavač: DEČJE NOVINE, 32300 Gornji Milanovac, Tihomira Matijevića 4.
Urednik: Slobodan Lukić.
Tehnički urednici: Milan Trojančević i Gordana Luković.
Stručni saradnik: Rade Radulović.
Recenzija: Zoran Sretenović.
Štampa: LITOPAPIR, Čačak.
Tiraž: 10.000 primeraka.

ROĐENDAN
ŽURKA
DAJGLE OVO !!!
SVE SAM OVO DOBILA OD DRUGARA !
POKLONI SU STRAVA!!!
OVO IMAM I JA !
CENA 500 D.
ŠTA KAŽEŠ NA IGRAČKE?!
Av!Av!Av!
ILI U PREVODU SUPEEER
JA NE UMEM JOŠ DA GOVORIM, ALI MOGU DA SE IGRAM!
OZ
OSVOJIĆE VAS SKROZ